



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

**PROGRAM DZIAŁAŃ
DLA ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO
DO ROKU 2015**

WARSZAWA, LIPIEC - SIERPIEŃ 2010 R.

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	2
WPROWADZENIE	6
DIAGNOZA SYTUACJI W TRANSPORCIE KOLEJOWYM	8
Stan techniczny infrastruktury kolejowej	8
Stan techniczny taboru kolejowego	9
Kierunki rozwojowe w przewozach kolejowych	10
Ocena restrukturyzacji PKP	14
I. POLITYKA RZĄDU W SEKTORZE TRANSPORTU KOLEJOWEGO – ZASADY OGÓLNE	16
I.1. Przesłanki i zadania wynikające z polityki Unii Europejskiej w sektorze kolejowym	16
I.2. Cele i zadania polityki Rządu w zakresie transportu kolejowego do 2015 roku	18
II. PROGRAM REALIZACJI CELÓW I ZADAŃ RZĄDU W SEKTORZE KOLEJOWYM DO 2015 ROKU W ZAKRESIE KSZTAŁTOWANIA RYNKU	22
II.1. Sieć infrastruktury kolejowej	23
II.1.1 Sieć polskiej infrastruktury kolejowej na tle sieci europejskiej	27
II.1.2. Transeuropejska sieć kolejowa TEN–T w Polsce	29
II.1.3. Linie o państwowym znaczeniu	30
II.1.4. Linie pozostałe	32
II.2. Zapewnienie niedyskryminującego dostępu do infrastruktury kolejowej	33
II.2.1. Uniezależnienie zarządcy infrastruktury kolejowej	33
II.2.1.1. Model przejściowy funkcjonowania PLK S.A. (co najmniej do roku 2015)	34
II.2.1.2. Model docelowy własności, zarządzania i finansowania infrastruktury kolejowej	37
II.2.1.2.1. Własność infrastruktury kolejowej – rozwiązania instytucjonalne	38
II.2.1.2.2. Dostępność infrastruktury kolejowej – rozwiązania regulacyjne	39
II.3. Regulacja cen usług za korzystanie z infrastruktury kolejowej	40
II.4. Regulacja rynku przewoźników kolejowych	42
II.4.1. Regulacja dostępu do rynku transportu kolejowego	43

II.4.2.	Regulacja dostępu do infrastruktury transportu kolejowego	44
II.4.3.	Konkurencja regulowana w przewozach pasażerskich	45
II.4.4.	Urząd Transportu Kolejowego	46
II.5.	Rozwój kolejowych systemów przewozowych	47
II.5.1.	Przewozy pasażerskie	48
II.5.2.	Przewozy towarowe	50
II.6.	Europejskie korytarze dla przewozów towarowych	52
II.7.	Zapewnienie interoperacyjności systemu kolejowego	54
II.8.	Wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS)	55
II.9.	Nadzór w zakresie bezpieczeństwa w systemie kolejowym	58
II.10.	Utworzenie Policji Kolejowej	59
II.11.	Ochrona praw pasażerów	60
II.12.	Program budowy Kolei Dużych Prędkości	61
III.	PROGRAM REALIZACJI CELÓW I ZADAŃ RZĄDU W SEKTORZE KOLEJOWYM DO 2015 ROKU W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	65
III.1.	Inwestycje w sieć kolejową ze środków publicznych	65
III.1.1.	Inwestycje w ramach programów operacyjnych	65
III.1.2.	Inwestycje uzupełniające w ramach Funduszu Kolejowego i budżetu Państwa	67
III.1.3.	Inwestycje wspólne zarządcy infrastruktury kolejowej i zarządców dróg publicznych (skrzyżowania linii kolejowych i dróg publicznych)	68
III.2.	Remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej – wdrożenie systemu kontraktowego	68
III.3.	Zarządzanie dworcami kolejowymi – wdrożenie opłaty dworcowej dla przewoźników kolejowych	71
III.4.	Powiązania kapitałowe zarządcy infrastruktury kolejowej z innymi podmiotami działającymi w zakresie infrastruktury kolejowej	75
IV.	PROGRAM REALIZACJI CELÓW I ZADAŃ RZĄDU W SEKTORZE KOLEJOWYM DO 2015 ROKU W ZAKRESIE GRUPY PKP	77
IV.1.	Program restrukturyzacji majątkowej spółek Grupy PKP	77
IV.1.1.	Przekazanie zarządcy infrastruktury niezbędnych składników	77

	infrastruktury kolejowej	
IV.1.2.	Wyposażanie spółek zależnych od PKP S.A. w składniki majątkowe niezbędne do ich funkcjonowania	79
IV.1.3.	Komercyjne zagospodarowanie nieruchomości	82
IV.2.	Restrukturyzacja i prywatyzacja spółek Grupy PKP	86
IV.2.1.	PKP Intercity S.A.	88
IV.2.2.	PKP Cargo S.A.	88
IV.2.3.	PKP Energetyka S.A.	89
IV.2.4.	PKP Telekomunikacja Kolejowa sp. z o.o.	89
IV.2.5.	PKP Informatyka sp. z o.o.	90
IV.2.6.	Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury sp. z o.o.	90
IV.2.7.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.	90
IV.2.8.	KPTW „Natura Tour” sp. z o.o.	90
IV.2.9.	CS Szkolenie i Doradztwo sp. z o.o.	90
IV.2.10.	PKP Polskie Koleje Linowe S.A.	90
IV.2.11.	Pozostałe spółki	90
IV.2.12.	Kolejowa Medycyna Pracy	91
IV.3.	Obsługa zadłużenia zewnętrznego PKP S.A.	92
IV.3.1.	Działalność finansowa PKP S.A. do roku 2015	93
IV.4.	Koordinacja prac w dziedzinie kolejnictwa z wykorzystaniem struktur międzynarodowych	95
IV.5.	Model funkcjonowania PKP S.A. po 2015 roku	97
V.	WSPARCIE FINANSOWE REALIZACJI CELÓW I ZADAŃ RZĄDU W SEKTORZE KOLEJOWYM DO 2015 ROKU	98
V.1.	Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych ze środków publicznych	99
V.2.	Wsparcie finansowe pochodzące ze środków Funduszu Kolejowego	101
V.3.	Wsparcie finansowe inwestycji w zakresie dworców kolejowych z funduszy unijnych i z budżetu Państwa	103
V.4.	Wsparcie finansowe systemu towarowych przewozów intermodalnych	104
V.5.	Dofinansowanie remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej	107
V.6.	Dofinansowanie programów inwestycyjnych w zakresie taboru kolejowego	108

V.7.	Dofinansowanie kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych w ramach umów o świadczenie usług publicznych	110
V.8.	Dopłaty do ulg ustawowych	110
V.9.	Pozostałe formy wsparcia	111
VI.	HARMONOGRAM DZIAŁAŃ RZĄDU, ZAKRES KONIECZNYCH PRAC LEGISLACYJNYCH, MONITOROWANIE DZIAŁAŃ, EFEKTY REALIZACJI	113

WPROWADZENIE

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. Wypełniając swe międzynarodowe zobowiązania, Rząd przy bliskiej współpracy z Komisją Europejską nakreślił zasadnicze kierunki działania w omawianym sektorze, tworząc tym samym stabilną i przewidywalną narodową politykę kolejową.

Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku generalnie koncentruje się na sferach inwestycyjnej oraz usługowej. Skupienie dokumentu na tych założeniach nie oznacza bynajmniej, że lekceważy on działania o charakterze organizacyjnym. Efektywność operacyjna i alokacyjna zasobów transportu kolejowego to kolejny ze strategicznych celów w nim określonych. Co więcej, *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku* wskazuje na pożądaną strukturę podmiotową transportu kolejowego, odnosząc się zarówno do docelowych funkcji pełnionych przez administrację publiczną, zarządców infrastruktury, przewoźników, czy też opisując modelowe kierunki gospodarowania dworcami kolejowymi.

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*.

Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015 jest programem rozwoju w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, realizującym cele o charakterze organizacyjno-prawnym zawarte w strategii ponadregionalnej, jaką jest *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*. Niniejszy Program zastępuje *Strategię dla transportu kolejowego do roku 2013*.

W sferze poruszanych zamierzeń o charakterze inwestycyjno – usługowym, *Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015* bezpośrednio odwołuje się do zapisów *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*. Dla wszystkich wymienionych wyżej dokumentów przeprowadzono postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, łącznie ze sporządzeniem prognozy oddziaływania na środowisko i zapewnieniem udziału społeczeństwa w ich opiniowaniu i przyjęciu. Ponadto, należy nadmienić, że *Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015* nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

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 wymienionych powyżej dokumentów krajowych.

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.

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

Przechodząc zaś do 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.

DIAGNOZA SYTUACJI W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Stan techniczny infrastruktury kolejowej

Stan techniczny infrastruktury kolejowej w Polsce generalnie należy uznać za zły i wciąż pogarszający się. Niewielkie środki publiczne przeznaczane w latach 1991–2006 na jej modernizację, remonty i utrzymanie doprowadziły do takiej degradacji, że powstałe zaległości będą w wielu przypadkach już nie do odrobienia. Skutkiem jest więc odchodzenie od przewozów kolejowych na wielu obszarach kraju, a tym samym – pogarszanie się ich dostępności transportowej, która i tak należy do najgorszych w Unii Europejskiej. Dotyczy to szczególnie Warmii i Mazur, Suwalszczyzny, Podlasia, Lubelszczyzny, Roztocza, Podkarpacia, Pobrzeża Koszalińskiego, Dolnego Śląska, a więc obszarów o unikatowych walorach przyrodniczych, niejako predestynowanych do obsługiwanego transportem kolejowym.

Stają i niekorzystną tendencją pozostaje systematyczny spadek długości eksploatowanych linii kolejowych, ale po części wynika to z nierównomiernego rozmieszczenia sieci kolejowej, której rozwój nie zawsze był w przeszłości racjonalnie planowany. W 1990 r. eksploatowano 24,1 tys. km linii kolejowych, natomiast obecnie – 19,3 tys. km (spadek o 20%). Ostatnią linią kolejową zbudowano w 1987 roku, co biorąc pod uwagę zmiany techniczne i technologiczne zachodzące w światowym kolejnictwie, stawia Polskę wśród państw o najbardziej zaniedbanej i przestarzałej infrastrukturze kolejowej. W rezultacie – według danych na koniec 2009 r. – w stanie dobrym znajduje się jedynie 37%, w dostatecznym 36%, zaś w stanie niezadowolającym aż 27% linii. Co więcej, tylko na nieco ponad 5% długości torów (1 568 km) pociągi mogą być prowadzone z prędkością większą lub równą 160 km/h (będącą obecnie standardem europejskim), ale z powodu braku systemów bezpiecznej kontroli jazdy pozwalających na kursowanie pociągów z taką prędkością oraz dostatecznej ilości odpowiedniego taboru trakcyjnego, w praktyce jest to jedynie możliwość, bardzo trudna do faktycznego wykorzystania przede wszystkim przez polskich przewoźników. Na około 14% długości torów (3 962 km) pociągi mogą być prowadzone z prędkością większą lub równą 120 km/h, ale mniejszą niż 160 km/h. Na zdecydowanej większości długości torów (ponad 71%) obowiązują prędkości pomiędzy 40 a 120 km/h. Ograniczenia prędkości występują na wszystkich liniach, a ich łączna długość stanowi około 9% długości linii.

Rezultatem niemożności nadrobienia wieloletnich zaległości inwestycyjnych w krótkim czasie jest starzenie się wszystkich elementów infrastruktury, a to z kolei skutkuje co roku:

- zmniejszaniem prędkości maksymalnych o 20–30 km/h na długości 1 000–1 500 km, tj. na 5,2–7,8% eksploatowanych linii kolejowych,
- wzrostem ilości punktowych ograniczeń prędkości do poziomu 7 500–8 000 szt. na długości 3 500–4 000 km toru,
- wyłączaniem z eksploatacji 400–500 km toru.

Występuje znaczny udział procentowy torów na podkładach drewnianych, z drewna iglastego, o przekroczonym nominalnym okresie użytkowania. Dotyczy to ponad 10 tys. km torów, z tego około 6,5 tys. km torów głównych zasadniczych, na których wiek podkładów przekroczył 20 lat, czyli dopuszczalny technicznie okres użytkowania.

Stacyjne układy torowe nie są dostosowane do współczesnych potrzeb. Perony nie zapewniają niezbędnego komfortu podróżnym przy wsiadaniu i wysiadaniu, a także nie

uwzględniają potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się¹. Brak nowoczesnych urządzeń informacji o pociągach oraz dogodnych i łatwo dostępnych dla podróżnych systemów sprzedaży biletów.

W grupie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) w przeważającej części funkcjonują nadal systemy przekaźnikowe i mechaniczne. W 43% są to urządzenia mechaniczne: scentralizowane i kluczowe. Taki sam udział stanowią również urządzenia przekaźnikowe. Najnowsza generacja urządzeń srk to systemy komputerowe i przekaźnikowo – komputerowe, których udział odpowiednio stanowi 5% i 2%. Powyżej 50% urządzeń srk jest w wieku 20–50 lat, a około 3% nawet w wieku powyżej 100 lat.

Istotnym problemem pozostaje duża ilość przejazdów w poziomie szyn (średnio co 1,2 km linii kolejowej), których utrzymywanie jest ustawowo przypisane wyłącznie zarządcy infrastruktury kolejowej. W aktywne urządzenia zabezpieczające wyposażonych jest jedynie około 30% przejazdów.

Wskazane powyżej niekorzystne czynniki charakteryzujące stan techniczny infrastruktury kolejowej bezpośrednio rzutują na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu pociągów. Aby temu przeciwdziałać, zarządca infrastruktury wprowadza obniżenia prędkości, co z kolei skutkuje odpływem klientów i pasażerów, którzy nie są zainteresowani długotrwałym pokonywaniem nawet niewielkich odległości. Linie o niedużym natężeniu ruchu, ale istotne w skali lokalnej lub regionalnej są zamykane i wyłączane z eksploatacji przez zarządcę, który nie jest w stanie ponieść kosztów ich funkcjonowania. Powoduje to zniechęcenie pasażerów i klientów. Kolej postrzegana jest przez nich jako drogi i nieefektywny środek transportu.

Skrajnie niekorzystna pozostaje struktura wiekowa budynków dworcowych w Polsce, z których duża część została zbudowana w drugiej połowie XIX wieku, a niektóre od tego czasu nie przechodziły żadnego poważniejszego remontu. Natomiast obiekty zbudowane na początku XX wieku, odbudowane po zakończeniu działań wojennych, albo zbudowane w latach 70-tych i 80-tych, praktycznie zupełnie nie uwzględniają współczesnych standardów. W szczególności, pozostają niedostępne i nieprzyjazne dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Bardzo niski pozostaje stan bezpieczeństwa i porządku na obszarach kolejowych, gdzie utrzymuje się znaczna ilość zdarzeń przestępczych, w tym także zagrażających zdrowiu, a nawet życiu. Najbardziej dokuczliwe są dla pasażerów takie przestępstwa, jak kradzieże bagażu, dokumentów i pieniędzy. Dla realizujących przewozy towarów – ich utrata, uszkodzenie, zniszczenie, czy też utrata cech jakościowych w trakcie przewozu.

Stan techniczny taboru kolejowego

W przewozach pasażerskich najistotniejszym problemem jest bardzo zły stan techniczny taboru, spowodowany wieloletnimi zaniedbaniami przede wszystkim w zakresie dostawy

¹Na potrzeby niniejszego Programu, przyjęto szeroką definicję pojęcia osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, obejmującą każdego, kto ma szczególną trudność w korzystaniu z transportu publicznego, włączając w to również m.in. osoby w podeszłym wieku, osoby niepełnosprawne, osoby z uszkodzeniem narządów czucia oraz osoby na wózkach inwalidzkich, kobiety ciężarne oraz osoby z małymi dziećmi. Definicją taką posługuje się Decyzja Komisji z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. L 64 z dnia 7.3.2008r, s. 72)

wagonów nowej generacji i modernizacji eksploatowanych do tej pory. Obecnie, eksploatowanych jest na polskiej sieci kolejowej około 8 tys. wagonów pasażerskich². Przeciętny ich wiek wynosi ponad 27 lat i ulega stałemu zwiększeniu. Poza ich wymianą, najpilniejszą potrzebą w zakresie modernizacji jest zwiększenie komfortu podróży poprzez kompleksowe unowocześnienie wnętrza, w tym zabudowę klimatyzacji, dostosowanie do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się i zwiększenie liczby wagonów przystosowanych do prędkości rzędu 200 km/godz. Zdecydowanie niewystarczająca jest ilość elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT), przystosowanych do prędkości rzędu 160 km/godz. i zapewniających podróżnym oczekiwany przez nich komfort. Średni wiek EZT wynosi ponad 26 lat. Szacuje się, że zaledwie dla 10% wagonów i parku EZT wykonane zostały kompleksowe modernizacje.

Aktualnie lepszy jest tylko stan techniczny lekkich spalinowych wagonów silnikowych, których na koniec 2009 r. było około 170³. Obsługiwały one zarówno linie typowo regionalne, jak i niezelektryfikowane linie ciężące do aglomeracji.

Niewystarczająca pozostaje ilość elektrycznych lokomotyw pasażerskich przystosowanych do prędkości 140/160 km/godz. Brakuje również odpowiedniej ilości właściwie wyposażonych środków trakcyjnych do prowadzenia pociągów z prędkościami rzędu 200 km/godz., w tym wielosystemowych. Natomiast zapotrzebowanie przewyższa ilość pasażerskich lokomotyw spalinowych do prowadzenia pociągów regionalnych na liniach lokalnych. Nadmiar tego taboru znacząco podnosi koszty eksploatacji.

Według danych za 2009 r., polscy przewoźnicy kolejowi dysponowali około 107 tys. wagonów towarowych⁴. Park wagonów handlowych zdominowany jest przez wagony przeznaczone głównie do przewozu węgla kamiennego. Jednocześnie, udział wagonów specjalizowanych w ogólnej całkowitej ilości wagonów kształtuje się na poziomie 10% – 15%. Tworzy to poważne utrudnienia rozwojowe dla nowoczesnych systemów przewozów towarowych, co jest szczególnie widoczne w obszarze obejmującym przewozy intermodalne.

Pomimo realizowanych programów inwestycyjnych obejmujących tabor pasażerski, w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 (POIiŚ), regionalnych programów operacyjnych, wydatkowania środków pochodzących z samorządów województw, Funduszu Kolejowego itd., generalnie tabor kolejowy w Polsce wciąż charakteryzuje się znacznym i nieustannie postępującym wyeksploatowaniem, niedostosowaniem do współczesnych potrzeb podróżnych, klientów i samych przewoźników, a także niedostosowaniem pojazdów do charakteru obsługiwanych połączeń (np. EZT serii EN57 ciągle obsługują ruch aglomeracyjny, do czego nie są konstrukcyjnie przygotowane). Ani jego stan techniczny, ani jakość nie ulegają zasadniczej i zauważalnej w skali kraju poprawie.

Kierunki rozwojowe w przewozach kolejowych

Zasadnicze kierunki rozwojowe w przewozach kolejowych zostały określone w wyniku badań i analiz prowadzonych przede wszystkim w ramach opracowywania *Master Planu dla*

²Urząd Transportu Kolejowego, *Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i bezpieczeństwa ruchu kolejowego za 2009 rok*, Warszawa, lipiec 2010.

³Tamże.

⁴Tamże.

*transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*⁵, a także *Programu budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce*⁶.

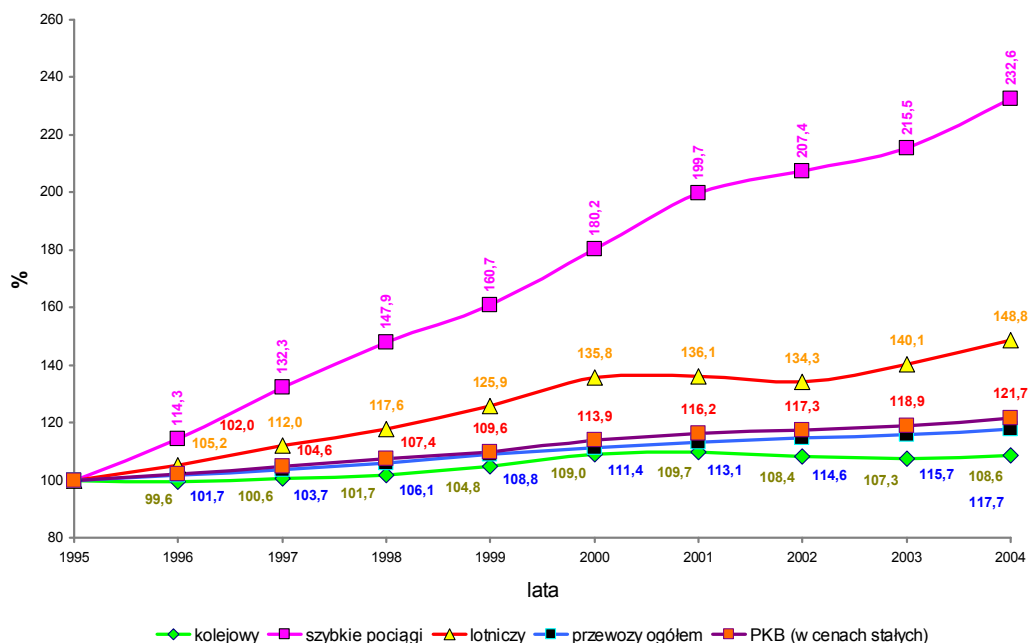
W dokumentach tych uznano za perspektywiczne dla całego segmentu przewozów pasażerskich przewozy międzyaglomeracyjne i aglomeracyjne. Ich znaczenie wynika z urbanizacji, rozszerzającej swój zasięg w całej Europie i na świecie, a także ze wzrastającej znacząco mobilności społeczeństwa (w Polsce proces ten jest nieco spowolniony, w stosunku do najlepiej rozwiniętych państw, niemniej trendy go przyśpieszające są już widoczne). Jest to również efektem istniejącego modelu funkcjonowania zawodowego, związanego z licznymi podróżami służbowymi, jak i ze stopniowego wzrostu zamożności, implikującego przejazdy o charakterze turystycznym. Co więcej, kluczowe ośrodki gospodarcze, naukowe i przemysłowe, które przyciągają zasoby ludzkie z całej Polski zlokalizowane są właśnie w aglomeracjach.

Przewozy międzyaglomeracyjne staną się obszarem szczególnego zainteresowania przewoźników kolejowych, przede wszystkim z uwagi na spodziewany wzrost potoków podróży, których będzie można efektywnie obsłużyć i poprzez to skutecznie konkurować z innymi rodzajami transportu. Z danych Międzynarodowego Związku Kolei (UIC) wynika, iż środkiem transportu predestynowanym do przewozu pasażerów na dystansach 300–600 km jest kolej dużych prędkości, będąca szczególnym rodzajem przewozów międzyaglomeracyjnych, zapewniając bezpośrednie, punktualne i bezpieczne połączenia pomiędzy centrami dużych miast pociągami prowadzonymi z prędkością rzędu 200 km/godz. i więcej. Oznacza to, że kolej dużych prędkości jest konkurencyjna w stosunku do transportu drogowego i lotniczego.

⁵Uchwała Nr 277/2008 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r.

⁶Opracowanie Międzyresortowego Zespołu ds. Kolej Dużych Prędkości z października 2008 r., przyjęte przez Radę Ministrów Uchwałą 276/2008 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r.

Dynamika rozwoju transportu zbiorowego (UE 27) (wielkości liczone w pasażerokilometrach)



Źródło: *EU Energy and transport in figures; Statistical pocketbook 2008 EU DG TREN*

Podobne perspektywy rysują się przed przewozami aglomeracyjnymi, co jest następstwem rosnącej liczby samochodów, a także kongestii na drogach. Towarzyszy temu niewydolność krajowego systemu drogowego oraz samo rozplanowanie przestrzenne miast, które w wielu przypadkach nie są w stanie zapewnić kierowcom płynnego przejazdu. Co więcej, brakuje miejsc parkingowych, a wprowadzanie wysokich opłat postojowych może zniechęcać do korzystania z samochodów. Z tego powodu, alternatywą dla pasażerskiego i indywidualnego transportu drogowego stają się kolejowe przewozy aglomeracyjne, oferujące możliwość sprawnego przemieszczania się w obszarach miejskich, bez konieczności ponoszenia dodatkowych opłat i przemieszczania się po i tak już zatłoczonych drogach. Kolejną zaletą tych przewozów jest zapewnienie dużej częstości oraz pewności kursowania pociągów w stałych przedziałach czasowych. Istotną barierą w rozwoju kolejowych przewozów aglomeracyjnych staje się jednak brak terenów, występujący w aglomeracjach, zarezerwowanych dla niezbędnych dobudów dodatkowych torów lub par torów przy wyczerpywaniu się przepustowości odcinków linii.

Oczywiście, wciąż będą realizowane pozostałe kategorie przewozów pasażerskich – przewozy regionalne, międzywojewódzkie i międzynarodowe. W większości, muszą być one dalej wykonywane w ramach usług publicznych oraz w celu wypełnienia przyjętych zobowiązań międzynarodowych, ale trudno uznać je za perspektywiczne. Skala tych przewozów silnie jest uzależniona od wysokości publicznych środków finansowych kierowanych na ich organizowanie i prowadzenie, przy czym ich dofinansowanie możliwe będzie tylko w odniesieniu do pociągów niedochodowych, realizowanych w ramach usługi publicznej.

Za najbardziej obiecujące segmenty rynku, w odniesieniu do przewozów towarowych, uznać należy przewozy intermodalne, a także przewozy międzykontynentalne na dużych odległościach, w tym głównie w relacjach Europa–Azja. W transporcie towarowym, „partnerstwo intermodalne” powinno opierać się na sieci terminali zlokalizowanych głównie w portach morskich, na przejściach granicznych oraz w pobliżu dużych aglomeracji, ale także na systemach informatycznych wspierających zarządzanie całym łańcuchem transportowym.

Natomiast przewozy międzykontynentalne mogłyby stać się atrakcyjną ofertą, uzupełniającą morskie połączenia towarowe z Chinami.

Obserwując pewne trendy na rynku kolejowym, można dostrzec, że choć w latach 2006 – 2008 wzrosły kolejowe przewozy pasażerskie, to i tak pozostają one zdecydowanie mniejsze od przewozów pasażerskich świadczonych transportem drogowym. W wielu przypadkach, dla pasażera pociąg pozostaje mniej korzystną i rzadziej wybieraną formą przejazdu w porównaniu z transportem samochodowym. W tym samym okresie radykalnie natomiast wzrosły pasażerskie przewozy lotnicze, które jednak nie są w takim stopniu przyjazne środowisku, co transport kolejowy, a czas odprawy pasażera znacznie wydłuża samą podróż. Zależności te ilustruje Tabela 1. Co więcej, wedle danych za rok 2009, chwilowa tendencja wzrostowa kolejowych przewozów pasażerskich nie została utrzymana, ponieważ w omawianym okresie ukształtowała się ona na poziomie powyżej 18 mln pasażerokilometrów. Potwierdza to zatem tezę o zjawisku postępującego rezygnowania z kolei przez pasażerów, któremu towarzyszy skrócenie średniej odległości przejazdu. W 2009 roku pasażerowie korzystali z pociągów rzadziej niż w roku poprzednim i pokonywali nimi krótsze odległości.

Z kolei z danych przedstawionych w Tabeli 2 wyraźnie wynika, że stale dynamicznemu rozwojowi podlega rynek przewozu rzeczy transportem samochodowym, który mierzony ilością wykonanej pracy przewozowej (tonokilometry) zaczyna być ponad czterokrotnie większy od kolejowego transportu towarowego, a przy tym jego udział w rynku przewozu rzeczy jest większy od kolejowych przewozów towarowych, transportu rurociągowego, żeglugi śródlądowej i transportu lotniczego łącznie. Z danych dotyczących roku 2009 wynika również, że w tym okresie w transporcie kolejowym nastąpił zarówno spadek przewiezionej masy ładunków, jak i pracy przewozowej i to na poziomie nieporównywalnie większym niż w pozostałych rodzajach transportu, przy jednoczesnym bardzo wyraźnym wzroście udziału transportu samochodowego. Tego typu zjawiska świadczą o tym, że kolejowy transport towarowy wciąż jest w dużo mniejszym stopniu konkurencyjny od towarowego transportu samochodowego. Dodatkowo, jest to gałąź transportu szczególnie wrażliwa na każdy, nawet nieznaczny, spadek koniunktury na rynku, która tym boleśniej odczuła spowolnienie rozwoju gospodarczego kraju. Sytuacja taka zaś bezpośrednio wpływa na pogarszający się stan bezpieczeństwa użytkowników dróg, narażonych na rosnący ruch samochodów ciężarowych.

Tabela 1

Rynek przewozu osób w Polsce w latach 2001–2009 (w mln pasażerokilometrów)

Rodzaj transportu	Lata								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Samochodowy	30 996	29 295	29 995	30 118	29 314	28 129	27 359	26 775	24 375
Kolejowy	22 469	20 749	19 382	18 305	17 814	18 298	19 495	20 263	18 691
Lotniczy	6 412	6 672	6 869	7 071	8 504	11 706	11 129	9 438	7 428
Żegluga śródlądowa	42	37	33	23	21	21	33	36	30
Ogółem	59 919	56 753	56 281	55 517	55 653	58 156	58 016	56 512	50 524

Tabela 2

Rynek przewozu rzeczy w Polsce w latach 2001–2009 (w mln tonokilometrów)

Rodzaj transportu	Lata								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Samochodowy	74 403	74 679	78 160	110 481	119 740	136 416	159 527	174 223	191 484
Kolejowy	47 913	47 756	49 392	52 052	49 663	53 291	53 923	51 569	43 601
Rurociągowy	21 093	20 854	23 871	24 806	25 388	25 640	23 513	21 247	22 908
Żegluga śródlądowa	1 264	1 126	871	1 066	1 277	1 244	1 338	1 274	1 020
Transport lotniczy	79	80	86,5	93,5	107	121	98	106	85
Ogółem	144 752	144 495	152 381	188 500	196 175	216 713	238 399	248 419	259 098

Źródło tabel: Urząd Transportu Kolejowego, *Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce za 2009 rok*, Warszawa, lipiec 2010.

Ocena restrukturyzacji PKP

Restrukturyzacja PKP prowadzona jest od 2000 roku na podstawie ustawy szczególnej⁷ w czterech obszarach: organizacyjnym, finansowym, zatrudnieniowym i majątkowym.

Dotychczas udało zakończyć się restrukturyzację zatrudnienia, kosztem znacznego wzrostu zadłużenia PKP S.A., tj. na około 1 mld zł (kredyty zaciągnięte na wypłatę odpraw dla zwalnianych pracowników).

Jakkolwiek, na skutek zaciągniętych kredytów długoterminowych i wyemitowanych obligacji, mających poręczenie Skarbu Państwa, PKP S.A. spłaciła zobowiązania krótkoterminowe (wymagalne), to jest zadłużona w dalszym ciągu na kwotę 6,5 mld zł. Nie sprawdziła się koncepcja zakładająca, że PKP S.A. spłaci szybko swoje zadłużenie ze środków uzyskanych z prywatyzacji spółek zależnych i sprzedaży majątku zbędnego. Ponadto, założenie, że spółki utworzone w 2001 roku przez PKP na mocy ustawy (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.⁸, przewoźnicy osób i rzeczy, PKP Energetyka, Telekomunikacja Kolejowa i inne; łącznie 24), będą w stanie działać na rynku bez strat, było bardzo optymistyczne. Przykładowo, szansa rozwiązania problemu deficytowej działalności PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. (100% usług publicznych zamawianych przez organizatorów przewozów) pojawiła się dopiero po oddłużeniu spółki i usamorządowaniu przewozów regionalnych. PLK S.A. pełniąc funkcje

⁷Ustawa 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.), zwana dalej ustawą o restrukturyzacji PKP

⁸W dalszej części materiału stosowana jest nazwa skrócona – PLK S.A.

zarządcy infrastruktury, strategiczne z punktu widzenia interesów Państwa, jest podmiotem, którego finanse są naprawiane od kilku lat. Dla poprawy sytuacji gospodarczej PLK S.A. zrobiono już bardzo dużo. Zapewniono źródła finansowania inwestycji infrastrukturalnych oraz częściowego dofinansowania utrzymania i remontów infrastruktury. Jednak okazuje się to niewystarczające. Spółka powinna mieć zapewnione stałe źródła dofinansowania działalności w celu pokrycia kosztów utrzymania i remontów infrastruktury na takim poziomie, który faktycznie powstrzyma dalszą jej degradację. Pokrywanie kosztów działalności PLK S.A. z budżetu Państwa jest też instrumentem wyrównywania konkurencji międzygałęziowej. PLK S.A. jako ostatni podmiot w łańcuchu płatności silniej niż inne spółki z Grupy PKP jest też narażona na skutki kryzysów, co z kolei zaprzecza jej publicznej roli oraz możliwości wykorzystania przez Rząd jako narzędzia do prowadzenia polityki transportowej. Możliwość poprawy sytuacji gospodarczej PKP Cargo S.A. i PKP Intercity S.A. upatruje się w restrukturyzacji i prywatyzacji tych spółek.

Restrukturyzacja organizacyjna polegająca na tworzeniu spółek do prowadzenia określonych działalności, w miejsce jednego, wielkiego przedsiębiorstwa PKP, od strony formalnej została zakończona. Jednak do chwili obecnej nie wyposażono tych spółek w majątek niezbędny do ich działalności, a dodatkowo, głównie w pierwszej fazie restrukturyzacji, nieprawidłowo alokowano niektóre składniki majątku (np. lokomotywy i zaplecza warsztatowe). Głównym powodem niezakończenia procesu wyposażania spółek był stan prawny nieruchomości, który pomimo wielu ułatwień ustawowych wprowadzonych tylko dla PKP S.A., uregulowany jest obecnie jedynie w 70%. Nieuregulowanie stanu prawnego nieruchomości, to nie tylko problem zakończenia procesu wyposażania spółek w niezbędny majątek, ale również sprzedaży majątku zbędnego, w tym mieszkań zakładowych. Wśród innych powodów, wymienić trzeba przede wszystkim ciągle zmieniające się przepisy podatkowe (CIT i PIT), które spowodowały wzrost kosztów wnoszenia majątku trwałego aportem do spółek.

Od 1 maja 2004 roku Rzeczpospolita Polska jest członkiem Unii Europejskiej. Z członkostwem wiążą się obowiązki stosowania jednolitych unijnych reguł prawnych wprost (rozporządzenia, decyzje) lub poprzez właściwą transpozycję dyrektyw i innych dokumentów UE. Niezakończona restrukturyzacja PKP spowodowała trudności we wdrożeniu tzw. I pakietu kolejowego, ponieważ dla zarządcy infrastruktury kolejowej (PLK S.A.) nie jest zapewniona w pełni niezależność od PKP S.A. i spółek Grupy przy wykonywaniu podstawowych zadań. Niezależność zarządcy jest gwarancją niedyskryminującego dostępu do infrastruktury kolejowej wszystkich przewoźników. Ponadto, nieprawidłowa alokacja składników tej infrastruktury, uznanej za kluczową, jest przyczyną ograniczenia jej dostępności.

I. POLITYKA RZĄDU W SEKTORZE TRANSPORTU KOLEJOWEGO – ZASADY OGÓLNE

I.1. Przesłanki i zadania wynikające z polityki Unii Europejskiej w sektorze kolejowym

Wydolność transportu, jako liczącej się gałęzi gospodarki, jest podstawowym warunkiem realizacji wspólnego rynku i przyspieszenia rozwoju gospodarczego państw członkowskich Unii.

Polityka kolejowa Unii Europejskiej stanowi wycinek polityki transportowej, której główne zamierzenia zawarte są w przyjętej 12 grudnia 2001 r. *Białej Księdze – Europejska Polityka Transportu do 2010 roku: Czas na decyzje*.

Najważniejsze wskazania tego dokumentu, kierunkujące działalność kolejnictwa, to:

- usuwanie barier we wszystkich gałęziach transportu,
- ujednolicanie przepisów,
- promowanie swobodnej konkurencji na rynku wewnętrznym (utworzenie w pełni zharmonizowanego rynku pod względem zarówno technicznym jak i prawnym),
- koordynacja unijnych inwestycji w infrastrukturę transportową,
- spójność systemu transportowego UE,
- poprawa bezpieczeństwa,
- zrównoważony rozwój transportu (zagadnienia transportu publicznego, paliw alternatywnych, zanieczyszczenia powstającego w związku z transportem w tym emisji dwutlenku węgla przez samochody oraz zmiany sposobów transportu),
- wyrównywanie konkurencyjności poszczególnych rodzajów transportu,
- rozwój współpracy z państwami trzecimi.

Pomimo wyznaczenia przez *Białą Księgę* horyzontu czasowego na rok 2010, należy założyć, że kolejne unijne dokumenty strategiczne dotyczące transportu (chodzi tu przede wszystkim o *Białą Księgę dla lat 2011–2020*, nad którą KE wkrótce zacznie pracę) będą podtrzymywały wskazane powyżej kierunki działań.

Rozwinięciem strategii przyjętej w *Białej Księdze* z 2001 r., mającej na celu zwiększenie jakości usług kolejowych świadczonych na wspólnym rynku unijnym, są trzy zestawy (zbiory) dokumentów, które narzucają jednolite przepisy dotyczące kolei w państwach Unii.

Są to:

- I pakiet kolejowy (interoperacyjność i liberalizacja rynku przewozów towarowych) z 2001 roku,
- II pakiet kolejowy (interoperacyjność i bezpieczeństwo) z 2004 roku,
- oraz III pakiet kolejowy (liberalizacja przewozów pasażerskich, prawa pasażerów i licencje maszynistów) z 2007 roku.

Osiąganie celów Unii w zakresie transportu kolejowego (utworzenie zintegrowanej, efektywnej i bezpiecznej przestrzeni kolejowej, a także rozwój jej atrakcyjności i konkurencyjności) będzie się odbywać w obszarach:

- spójności i bezpieczeństwa systemu kolejowego UE (sieci trans-europejskie, likwidacja tzw. wąskich gardel),
- zwiększenia efektywności wykorzystania przepustowości infrastruktury poprzez systemy łączności satelitarnej i harmonizację systemów kolejowych wykorzystujących innowacyjne rozwiązania (ERTMS⁹, a także utworzenie spójnego systemu informacyjnego obsługi uczestników transportu kolejowego w zakresie przewozu osób, bagażu i towarów),
- liberalizacji i modernizacji usług kolejowych poprzez podnoszenie ich jakości, czyli tworzenia rzeczywistego kolejowego rynku wewnętrznego – jako rezultatu zagwarantowania realizacji zasad uczciwej konkurencji między przewoźnikami i znoszenia dyskryminacji przedsiębiorstw ze względu na ich siedzibę,
- oddzielenia rachunkowego zarządzania infrastrukturą kolejową od wykonywania usług przewozowych,
- zharmonizowania inwestycji unijnych w infrastrukturę, rozbudowę międzynarodowych szlaków kolejowych (w tym sieci TEN-T¹⁰),
- ujednoczenia procedur, przepisów prawnych na terytorium całej UE (np. licencje dla maszynistów uznawane we wszystkich krajach członkowskich),
- praw pasażera i osób z ograniczoną możliwością poruszania się (w tym także osób niepełnosprawnych),
- intermodalności,
- interoperacyjności,
- certyfikacji bezpieczeństwa.

Warunkiem dalszego ożywienia kolei w Europie jest zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego wobec innych rodzajów transportu (zwłaszcza drogowego). Szansą dla kolejnictwa jest europejska strategia ekologiczna, której długofalowym zamierzeniem jest ochrona środowiska naturalnego. W zakresie transportu oznacza to wspieranie tych jego gałęzi, które są przyjazne z punktu widzenia ekologii. Celem jest stworzenie bardziej zrównoważonego, mniej zanieczyszczającego i mniej „zakorkowanego” systemu. W te cele idealnie wpisuje się transport kolejowy.

Działania na rzecz polityki ekologicznej UE będą obejmować¹¹:

- ograniczenie emisji zanieczyszczeń z sektora transportu (przede wszystkim dwutlenku węgla),
- przejście w sposób zrównoważony do przyjaznych dla środowiska środków transportu,
- ograniczenie wywoływanego transportem hałasu – zarówno u źródła, jak i poprzez środki łagodzące, tak by ogólny poziom narażenia na hałas miał jak najmniejszy wpływ na zdrowie i środowisko,
- poprawę warunków przewozów pasażerskich w celu osiągnięcia ich większej wydajności,
- walkę ze skutkami wpływu zmian klimatycznych na infrastrukturę transportową (np. uszkodzenia infrastruktury z powodu wysokich temperatur, powodzie, itp.),

⁹ang. *European Rail Traffic Management System* (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym).

¹⁰ang. *Trans-European Transport Network* (Transeuropejska Sieć Transportowa).

¹¹Strategia Goeteborska (*The Goeteborg Strategy*).

- utworzenie zharmonizowanego systemu stawek za dostęp do infrastruktury, uwzględniającego koszty zewnętrzne transportu, jako zachęty do korzystania z bardziej ekologicznych środków transportu.

Istotne są także działania mające na celu rozszerzenie systemu unijnego poza granice Unii, poprzez zastosowanie nowych technologii (głównie w obszarze interoperacyjności) i uproszczonych procedur przekraczania granic z krajami trzecimi. Przykładem jest planowany Traktat ustanawiający Wspólnotę Transportową z Bałkanami Zachodnimi, a w przypadku Polski istotne w tym kontekście wydają się wyzwania infrastrukturalne związane z Partnerstwem Wschodnim.

Zatem podstawowym celem europejskiej polityki transportowej jest stworzenie systemu transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju, zaspakajającego gospodarcze, społeczne i ekologiczne potrzeby społeczeństwa. Kluczowe założenia programowe rozwoju transportu na obszarze Unii stanowią interoperacyjność i intermodalność, mające na celu podnoszenie jakości świadczonych usług transportowych.

I.2. Cele i zadania polityki Rządu w zakresie transportu kolejowego do 2015 roku

Podstawowe cele polityki transportowej Państwa są zbieżne z założeniami przyjętymi w *Białej Księdze – Europejska Polityka Transportu do 2010 roku: Czas na decyzje*. Cele te oparte są na koncepcji zrównoważonego rozwoju. Kierunki polityki transportowej Rządu realizowanej przez Ministra Infrastruktury zmierzają do zachowania znaczącego udziału transportu kolejowego w strukturze przewozów w Polsce. Wymaga to aktywnej roli Państwa aby przeciwdziałać negatywnym trendom w tym zakresie.

Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015, będąca nadrzędnym dokumentem państwowym, określającym kierunek rozwoju Polski, jako całego kraju przewiduje, iż w sferze transportowej konieczne jest zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych, co wymaga znaczącego podniesienia jakości świadczonych usług. Działania takie podyktowane są zarówno względami bezpieczeństwa użytkowników systemu transportowego i uwarunkowaniami w obszarze ochrony środowiska, a także wynikają z dodatkowych korzyści ekonomicznych, jakie niesie ze sobą posiadanie efektywnego sektora kolejowego.

Główne cele o charakterze strategicznym, jakie sektor kolejowy w Polsce powinien osiągnąć w długookresowym horyzoncie czasowym, zostały zdefiniowane w *Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku* przyjętym przez Radę Ministrów w grudniu 2008 r. jako strategia ponadregionalna.

Są to:

- zapewnienie konkurencyjności kolei w relacji do innych gałęzi transportu w najbardziej rozwojowych segmentach rynku,
- zrównoważenie gałęziowej struktury transportu i ograniczenie szkód w środowisku wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport, w tym gwałtownego rozwoju transportu drogowego,
- zapewnienie warunków do podnoszenia jakości obsługi klientów przez przewoźników kolejowych,

- zapewnienie stabilnego finansowania infrastruktury kolejowej,
- efektywność operacyjna i alokacyjna zasobów transportu kolejowego,
- efektywne wykorzystanie zasobów ludzkich i optymalizacja zatrudnienia.

Priorytety służące realizacji celów w okresie średniookresowym do 2015 zawarte w dokumencie prowadzą się do:

- poprawy dostępności transportowej regionów zarówno w przewozach pasażerów, jak i ładunków,
- usprawnienia przewozów pasażerów i ładunków na transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T):
- uzyskania konkurencyjności kolei w stosunku do transportu samochodowego,
- wzrostu efektywności systemu kolejowego, w wyniku jego przebudowy, uwzględniającej standardy techniczne dla interoperacyjności kolei oraz standardy środowiskowe,
- poprawy standardów obsługi pasażerów na dworcach, stacjach i przystankach osobowych, w tym dostosowanie dla potrzeb osób z ograniczoną zdolnością poruszania się,
- poprawy bezpieczeństwa,
- ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- zapewnienia równego i niedyskryminującego dostępu przewoźników do infrastruktury kolejowej,
- zapewnienia stabilności finansowania dla podmiotów świadczących usługi publiczne z zakresu przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową,
- zapewnienia pozyskania finansowania z innych źródeł niż środki publiczne.

Działania uznane za istotne z punktu widzenia realizacji określonych wyżej priorytetów wynikają przede wszystkim z konkretnych potrzeb przewozowych i służą zaspokojeniu potrzeb klientów, zarówno pasażerów, jak i nadawców ładunków. Podobnie jak w *Master Planie* przyjęto pierwszeństwo przesłanek handlowych (rynkowych) przed czysto technicznymi. Dlatego w pierwszej kolejności określono działania dotyczące przewozów pasażerskich oraz towarowych, a następnie niezbędne do ich realizacji działania w zakresie infrastruktury oraz w sferze organizacyjno-prawnej.

W zakresie przewozów pasażerskich przewidywane działania to:

- integracja systemów biletowych,
- wdrażanie nowych systemów informacji dla podróżnych, uwzględniających różne środki transportu na drodze podróży w ramach specyfikacji TSI TAP¹²,
- uruchamianie nowych pociągów dla relacji o największym popycie,
- uruchamianie połączeń pociągami dużych prędkości,
- modernizacja i wymiana taboru, z uwzględnieniem wymagań interoperacyjności,
- zwiększenie dostępności usług kolejowych dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

W zakresie przewozów towarowych działania obejmują:

¹²Techniczne specyfikacje interoperacyjności dla aplikacji telematycznych w przewozach pasażerskich, jeszcze nie zostały opublikowane.

- wdrożenie systemów informatycznych śledzenia pociągów i jednostek ładunkowych bazujących na nowoczesnych narzędziach teleinformatycznych, wdrożenie specyfikacji TSI TAF¹³ w skali sieci,
- wdrażanie narzędzi ułatwiających dostęp do informacji związanych z realizacją procesów przewozowych,
- modernizację/dostosowanie taboru towarowego do określonych zadań przewozowych,
- modernizację i wymianę taboru, z uwzględnieniem wymagań interoperacyjności.

W zakresie infrastruktury kolejowej:

- modernizację linii kolejowych pod kątem przeznaczenia dla ruchu pasażerskiego, towarowego lub mieszanego z uwzględnieniem właściwych TSI dla branż obejmujących infrastrukturę kolejową,
- budowę linii kolejowych dużych prędkości, z uwzględnieniem TSI HS¹⁴,
- wdrażanie systemu ERTMS,
- budowę krótkich odcinków linii zapewniających dobre połączenia z lotniskami,
- realizację inwestycji odtworzeniowych na obciążonych odcinkach zdegradowanych linii kolejowych,
- likwidację zbędnej infrastruktury z rekultywacją odzyskanej powierzchni gruntu, tam gdzie będzie zachodziła taka potrzeba,
- modernizację dworców kolejowych, z dostosowaniem do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się oraz wymagań ochrony środowiska (ograniczenie zużycia surowców, energii, wody, emisji CO₂), a także wymagań konserwatorskich przy renowacji zabytków,
- budowę węzłów integracyjnych,
- naprawę i bieżące utrzymanie istniejącej infrastruktury kolejowej w stopniu zapewniającym utrzymanie parametrów eksploatacyjnych przyjętych podczas kompleksowych modernizacji jak i innych działań w tym napraw głównych,
- modernizację istniejących i budowę nowych terminali przeładunkowych, w szczególności w portach morskich oraz punktach zmiany szerokości toru,
- uwzględnienie w prowadzonej działalności standardów ochrony środowiska.

Modyfikacje w zakresie systemów przewozowych oraz w zakresie infrastruktury kolejowej wymagają odpowiednich działań także w sferach organizacyjnej i prawnej, obejmujących:

- przeprowadzenie procesu alokacji majątku PKP S.A. do spółek zależnych oraz realokację majątku pomiędzy spółkami Grupy PKP,
- zdefiniowanie infrastruktury kluczowej i stworzenie warunków do udostępnienia jej,
- dalszą restrukturyzację PKP S.A. i spółek z Grupy PKP,
- stworzenie warunków finansowych i organizacyjnych dla rozwoju infrastruktury kolejowej (finansowanie ze środków publicznych, partnerstwo publiczno-prywatne),
- wyodrębnienie PLK S.A. z Grupy PKP (modelem docelowym – PLK S.A. własnością Skarbu Państwa),

¹³Rozporządzenie Komisji (WE) 62/2006 z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczące technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, Dz.Urz. L 13 z dnia 18.01.2006r., s.1.

¹⁴Techniczne specyfikacje interoperacyjności dla kolei dużych prędkości.

- prywatyzacja wybranych spółek z Grupy PKP,
- oparcie funkcjonowania przewozów kolejowych o charakterze usług publicznych na konkurencyjnym procesie przetargowym,
- kontrakty wieloletnie na świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich oraz utrzymania infrastruktury kolejowej,
- przekazanie niektórych składników infrastruktury na rzecz samorządów różnych szczebli.

II. PROGRAM REALIZACJI CELÓW I ZADAŃ RZĄDU W SEKTORZE KOLEJOWYM DO 2015 ROKU W ZAKRESIE KSZTAŁTOWANIA RYNKU

Wyzwania stojące obecnie przed transportem kolejowym, zarówno wynikające z dokumentów politycznych, strategicznych czy też uregulowań prawnych, unijnych i krajowych, a także, a może przede wszystkim, wynikające z potrzeb rynkowych, wymagają nowego podejścia do kluczowych zagadnień dla sektora. Cele w zakresie kształtowania rynku, przy zapewnieniu odpowiedniej pozycji transportu kolejowego, powinny głównie skupiać się na poprawie konkurencyjności tego transportu w relacji do innych jego gałęzi.

Na przestrzeni ostatnich 10 lat kolej starała się poprawić swoją sprawność i efektywność funkcjonowania. Nie jest jednak w stanie sprostać konkurencji z przewoźnikami samochodowymi. Przyczyn szybkiego rozwoju transportu drogowego, w odniesieniu do malejącego znaczenia transportu kolejowego, należy dopatrywać się w zmianach, które zaszły na przestrzeni ostatnich lat w życiu gospodarczym Polski i Unii.

Jednym z zasadniczych powodów zaburzenia równowagi pomiędzy transportem drogowym a kolejowym, co szczególnie dobrze widać w transporcie towarowym, są nieporównywalne warunki i koszty dostępu do infrastruktury transportowej dla przedsiębiorstw kolejowych i przewoźników drogowych. Przykładowo, w zakresie transportu towarów w przypadku kolei 30% frachtu przewozowego pochłania opłata za dostęp do torów, podczas gdy przewoźnicy samochodowi na dostęp do drogi przeznaczają około 7% uzyskanego przewoźnego.

Nie tylko dostępność i niski koszt infrastruktury faworyzują transport drogowy. Także interfejs pojazdu z infrastrukturą w przypadku transportu drogowego jest relatywnie nieskomplikowany, pojazdy drogowe mogą poruszać się swobodnie po całej sieci drogowej Unii (zgodnie z ograniczeniami dotyczącymi masy, nacisków, szerokości, wysokości itd.). Transport kolejowy boryka się w tej kwestii z problemami interoperacyjności, co ogranicza swobodne poruszanie się pociągów po całej europejskiej sieci kolejowej, z uwagi na różnice pomiędzy jej parametrami w różnych krajach, takimi jak m.in. szerokość toru, skrajnia ładunkowa, napięcie sieci trakcyjnej, typ sygnalizacji, dopuszczalne obciążenie osi.

Rozwojowi transportu drogowego sprzyja też fakt, iż w ostatnich latach nastąpił boom technologiczny, dotyczący pojazdów samochodowych. Są one bardziej ekonomiczne, w związku z czym koszt eksploatacji pojazdów jest niski.

Istotnym jest również, że transport kolejowy jest regulowany wieloma wymaganiami formalnymi, dotyczącymi certyfikacji bezpieczeństwa, dopuszczenia do eksploatacji itp. Stwarza to bariery przy wejściu na rynek nowych podmiotów, a są to problemy, z którymi nie boryka się transport drogowy. Konieczne więc jest stworzenie warunków, które poprawią pozycję kolei na rynku transportowym.

Poprawa stanu sieci kolejowej i wprowadzenie europejskich standardów była i pozostaje nadal jednym z ważniejszych elementów dostosowania infrastruktury kraju do wymogów, wiążących się z przynależnością Polski do struktur Unii Europejskiej. Modernizacja linii kolejowych jest jednym z kluczowych czynników bezpośrednio wpływających na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu. Aby osiągnąć cele, tożsame z celami określonymi dla horyzontu *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, konieczna jest przede wszystkim weryfikacja podejścia do

kwestii własności majątkowych infrastruktury oraz zastosowanie rozwiązań prawnych dających możliwości pozyskiwania stałych i stabilnych źródeł finansowania publicznej infrastruktury kolejowej.

II.1. Sieć infrastruktury kolejowej

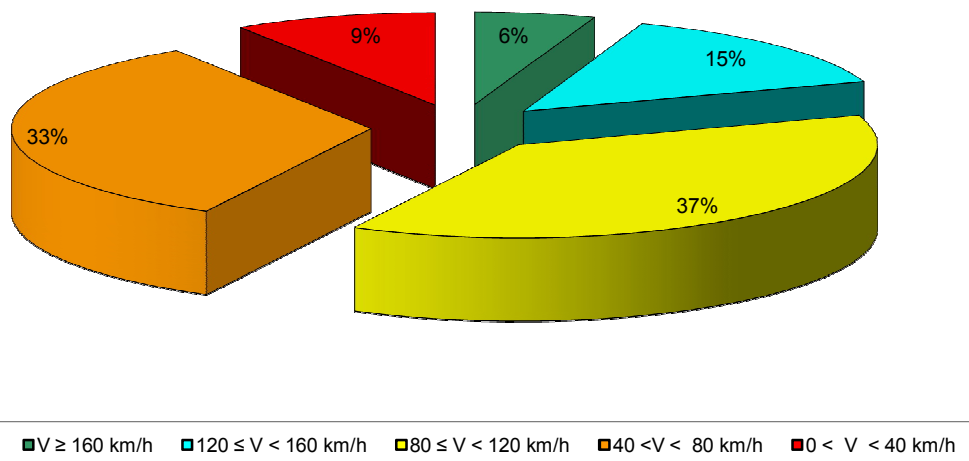
Sieć kolejowa w Polsce jest częścią sieci europejskiej i ze względu na usytuowanie geograficzne spełnia bardzo ważną tranzytową rolę. Równocześnie jest miejscem styku europejskiej sieci normalnotorowej 1435 mm z siecią szerokotorową 1520 mm.

Na około 94% długości, polska sieć kolejowa jest zarządzana i udostępniana na niedyskryminujących zasadach przez PLK S.A., powstałą w wyniku restrukturyzacji i komercjalizacji dawnego przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. PLK S.A. jako zarządca narodowej infrastruktury kolejowej, zapewnia wszystkim licencjonowanym przewoźnikom niedyskryminujący dostęp do niej na zasadach określonych w unijnych i krajowych aktach prawnych.

Według stanu na dzień 31.12.2009 r. PLK S.A. eksploatowała następującą ilość infrastruktury w podstawowych jej elementach:

- branża drogowa:
 - 19 336 km linii kolejowych to jest 37 356 km torów, w tym:
 - 27 919 km torów szlakowych i głównych zasadniczych,
 - 9 437 km torów stacyjnych;
 - 44 100 rozjazdów, w tym:
 - 18 516 rozjazdów w torach szlakowych i głównych zasadniczych,
 - 25 584 rozjazdów w torach stacyjnych;
 - 16 485 przejazdów kolejowych (w tym 2 820 przejazdów kategorii A;
 - 25 587 obiektów inżynierskich;
 - 5 786 budynków;
 - 12 224 budowli;
- branża elektroenergetyczna:
 - 25 057 tkm sieci trakcyjnej;
 - 26 obiektów elektroenergetycznych będących własnością PLK – (podstacje i kabiny sekcyjne) – moc zainstalowana urządzeń 3 kV – 157,1 MW;
 - 307 km linii potrzeb nietrakcyjnych;
 - 18 435 rozjazdów wyposażonych w elektryczne ogrzewanie rozjazdów (eor);
 - 196,5 tys. punktów oświetlenia zewnętrznego – zainstalowana moc 40,6 MW;
- branża automatyki i telekomunikacji:
 - 2 974 okręgi nastawcze;
 - 48 778 szt. sterowanych sygnalizatorów;
 - 48 831 sterowanych zwrotnic;
 - 16 080 15 968 km linii wyposażonych w urządzenia blokady liniowej;
 - 23 268 szt. urządzeń łączności przewodowej i radiołączności;
 - 175 kompletów urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru.

Struktura prędkości maksymalnych na eksploatowanych torach



Źródło: opracowanie własne

Stan infrastruktury drogowej, z powodu niewystarczających środków finansowych kierowanych od wielu lat na jej naprawy, ulega systematycznemu pogorszeniu.

Ogólna ocena stanu technicznego torów linii kolejowych przedstawia się następująco:

- stan dobry – 37%; wymagana tylko konserwacja, nie występują obniżania prędkości rozkładowych i ograniczenia parametrów eksploatacyjnych (prędkość, naciski, skrajnia),
- stan dostateczny – 36%; niezbędne pojedyncze wymiany elementów, nieznaczne obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń parametrów eksploatacyjnych,
- stan niezadowolający – 27%; konieczna wymiana kompleksowa, następuje znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz wprowadzenie dużej ilości ograniczeń eksploatacyjnych.

Głównymi przyczynami obniżania prędkości rozkładowych i wprowadzania lokalnych ograniczeń w tym zakresie są:

- eksploataowanie podkładów o przekroczonym okresie żywotności,
- postępująca degradacja stanu technicznego obiektów inżynierskich,
- przekroczone iloczyny ruchu na przejazdach kolejowych, wymuszające podwyższenie ich kategorii, a przez to konieczność zmiany urządzeń zabezpieczenia lub ograniczenie prędkości pociągów,
- słabe miejsca w podtorzu.

Coraz poważniejszym problemem staje się utrzymanie obiektów inżynierskich. Głównie z uwagi na wiek i eksploataowanie obiektów w odmiennych warunkach od przyjętych w fazie projektowania, i tak:

- 20 obiektów inżynierskich (tj. 0,1%) pozostaje wyłączonych z eksploatacji, z uwagi na ich stan techniczny,
- 149 obiektów inżynierskich (tj. 0,6%) jest zagrożonych wyłączeniem z eksploatacji w perspektywie najbliższych 12 miesięcy (tj. do końca 2009 r.)
- 849 obiektów inżynierskich (tj. 3,4%) eksploatowanych jest z ograniczeniem prędkości lub nośności,
- 1 018 obiektów inżynierskich (tj. 4,1%) zagrożonych jest wprowadzeniem do końca 2009 r. ograniczeń eksploatacyjnych wynikających z przewidywanego pogorszenia stanu technicznego.

Dla poprawienia stanu technicznego infrastruktury drogowej konieczne jest zwiększenie ilości robót naprawczych i modernizacyjnych. Przy obecnym poziomie finansowania działalności naprawczej należy się liczyć z dalszymi obostrzeniami eksploatacyjnymi, a w szczególności z:

- zmniejszaniem prędkości maksymalnych o 20–30 km/h na długości 1 000–1 500 km rocznie;
- utrzymywaniem punktowych ograniczeń prędkości na poziomie 7 500–8 000 szt. na długości 3 500–4 000 km toru;
- wyłączaniem z eksploatacji 400–500 km toru rocznie,
- ograniczaniem parametrów eksploatacyjnych kolejowych obiektów inżynierskich – w szczególności ich nośności – prowadzącym do całkowitego ich wyłączenia z eksploatacji.

Na koniec 2008 roku było wyłączonych z eksploatacji z uwagi na stan techniczny, łącznie 977 km odcinków torów szlakowych i głównych zasadniczych. Przeprowadzona została symulacja oceny stanu technicznego linii kolejowych do roku 2015, przy założeniu dysponowania środkami finansowymi na obecnym poziomie. Wynika z niej, iż w 2015 r. długość odcinków torów wyłączonych z eksploatacji z uwagi na stan techniczny wzrośnie do 4 100 km.

Stan infrastruktury branży energetycznej przedstawiono w Tabeli 3.

Tabela 3

Element infrastruktury	Ocena [%]		
	co najmniej dobra *	dostateczna **	niezadowolająca ***
Sieć trakcyjna	20	52	28
Oświetlenie zewnętrzne oraz instalacje elektryczne w obiektach	31	61	58
Elektryczne ogrzewanie rozjazdów	28	69	43

Źródło: opracowanie własne

* stan dobry – urządzenia o nie przekroczonym okresie użytkowania i nie przekroczonym stopniu zużycia, posiadające parametry techniczne i eksploatacyjne zgodne z normami i wymaganiami określonymi dla przedmiotowych urządzeń, których stan techniczny pozwala na bezpieczną eksploatację,

** stan dostateczny – urządzenia, którym kończy okres użytkowania, posiadają parametry techniczne i eksploatacyjne zgodne z normami i wymaganiami ale wymagają remontu częściowego ze względu na podwyższony poziom zagrożenia awarią.

*** stan niezadowolający – urządzenia, które mają przekroczony okres eksploatacji i zostały zakwalifikowane do kompleksowego remontu lub modernizacji.

W branży automatyki i telekomunikacji, stan elementów infrastruktury przedstawiono w Tabeli 4.

Tabela 4

Element infrastruktury	Ocena [%]		
	dobra *	dostateczna **	niezadowalająca ***
Urządzenia kontroli prowadzenia ruchu pociągów	40,9	58,4	0,7
Elektryczne napędy zwrotnicowe	19,7	74,1	6,2
Urządzenia na przejazdach	29,2	64,9	5,9
Pólsamoczynna blokada liniowa	24,3	74,9	0,8
Samoczynna blokada liniowa	23,2	76,3	0,5
Urządzenia automatyki rozrządu	34,9	23,4	41,7
Urządzenia łączności przewodowej	53,1	45,0	1,9
Urządzenia radiołączności	36,8	52,5	10,7
Urządzenia DSAT	60,5	27,9	11,6

Źródło: opracowanie własne

* ocena dobra – oznacza, że nie występują usterki lub usterki występujące można usunąć siłami własnymi sekcji eksploatacji bez ponoszenia dodatkowych kosztów (np. dokręcić luźne połączenie, oczyścić, nasmarować, przeprowadzić regulacje, itp.),

** ocena dostateczna – oznacza, że występujące uszkodzenia i usterki elementów można usunąć siłami własnymi sekcji eksploatacji wymieniając uszkodzony element lub podzespół,

*** ocena niezadowalająca – oznacza, że występujące wady i usterki elementów lub ilość uszkodzonych elementów kwalifikują urządzenia do wymiany lub kapitalnego remontu.

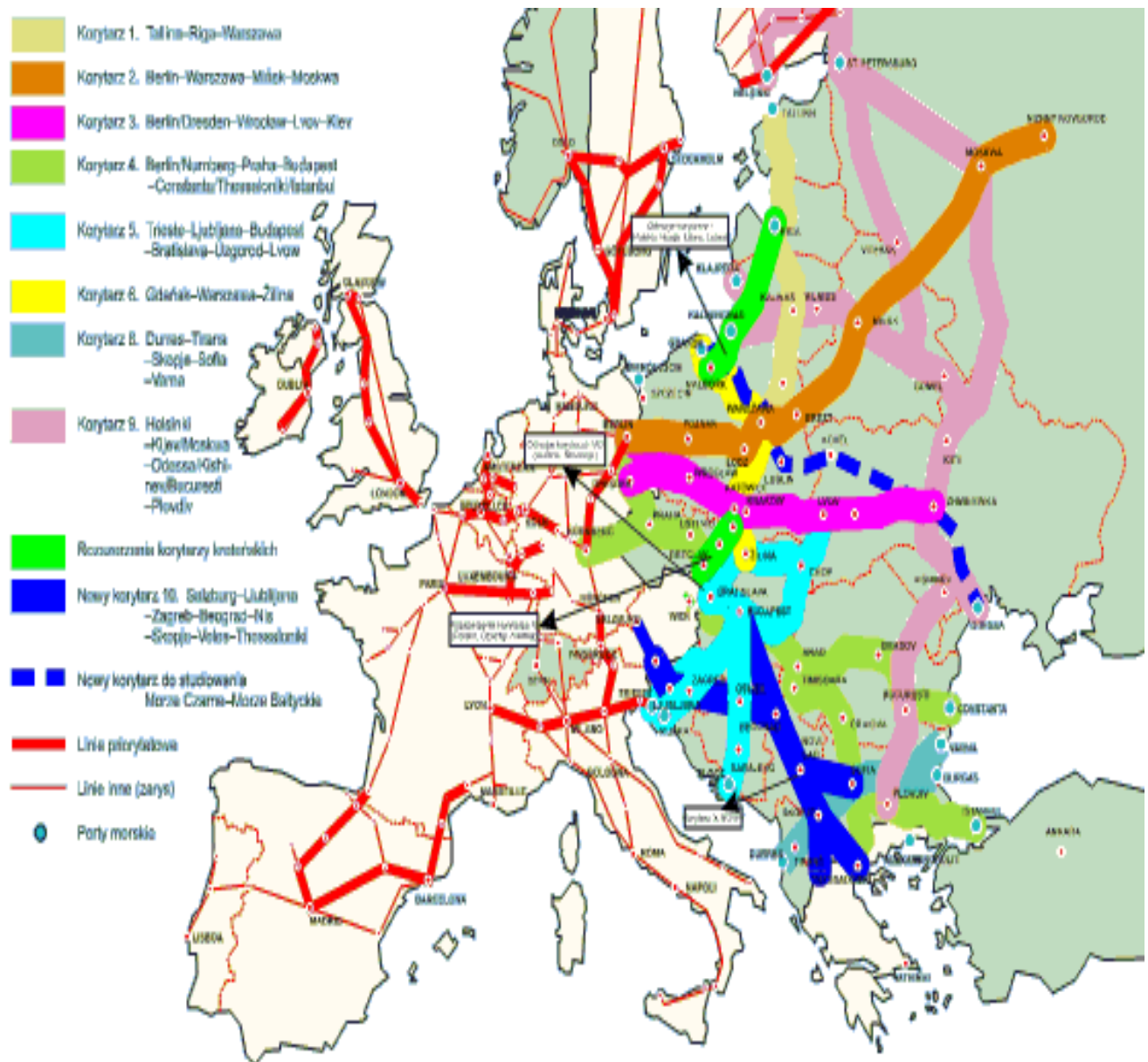
Poza siecią zarządzaną przez PLK S.A. istnieją na terytorium Polski linie kolejowe zarządzane przez inne podmioty; ważniejsze z nich to:

- z Grupy PKP S.A.
 - PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.,
 - PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.,
- spoza Grupy PKP S.A.:
 - Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.,
 - PCC Śląskie Linie Kolejowe sp. z o.o. i PTK Infrastruktura S.A., połączone w jeden podmiot Infra Silesia S.A.,
 - Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o.,
 - CTL Maczki-Bór sp. z o.o.

Łączna długość sieci kolejowej zarządzanej przez podmioty spoza PLK S.A. wynosi ponad 800 km, w tym 394,65 km stanowią linie szerokotorowe (o prześwicie 1520 mm) zarządzane przez PKP LHS, które nie są udostępniane innym przewoźnikom kolejowym¹⁵.

¹⁵Nie uwzględniono długości linii kolejowych wąskotorowych (około 700 km). Dane przytoczono na podstawie: Urząd Transportu Kolejowego, *Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce za 2009 rok*, wyd. cyt.

Paneuropejskie korytarze transportowe



Źródło: opracowanie własne

**Linie zarządzane przez PLK S.A. objęte umowami międzynarodowymi AGC i AGTC
(stan na dzień 01.08.2009 r.)**

Kod ciągu linii	Przebieg ciągu	Długość ciągu [km]	
		AGC	AGTC
E-20	(Frankfurt (O)–)Kunowice–Poznań–Warszawa–Terespol(–Brest)	689,755	
CE-20	(Frankfurt (O)–)Kunowice–Poznań–Łowicz–(Warszawa/Skierniewice)–Łuków–Terespol(–Brest)		867,537
C-28	Warszawa–Lublin–Dorohusk (–Izov)		267,491
E-30	(Görlitz)–Zgorzelec–Wrocław–Katowice–Kraków–Medyka (–Mostiska)	686,544	
CE-30	(Görlitz)–Zgorzelec–Wrocław–Katowice–Kraków–Medyka (–Mostiska)		732,744
C-30	(Horka–)Węgliniec		13,424
C-30/1	Kraków–Nowy Sącz–Muszyna(–Plaveč)		223,806
E-59	(Ystad)–Świnoujście–Szczecin–Poznań–Wrocław–Opole–Chałupki	667,368	
CE-59	(Ystad)–Świnoujście–Szczecin–Kostrzyn–Zielona Góra–Wrocław–Opole–Chałupki		553,196
C-59	Chałupki(–Bohumin)		1,296
C-59/1	Nowa Sól–Żagań–Węgliniec–Zgorzelec–Zawidów(–Frydlant)		129,156
C-59/2	Wrocław–Międzyzlesie(–Lichkov)		145,489
E-65	Gdynia–Gdańsk–Warszawa–Katowice–Zebrzydowice(–Petrovice u Karviné)	722,529	
CE-65	Gdynia–Gdańsk–Tczew–Warszawa/Bydgoszcz–Katowice–Zebrzydowice(–Petrovice u Karviné)		1 313,880
C-65/1	Zduńska Wola Karsznice–Łódź Olechów–Skierniewice		110,023
C-65/2	Chorzew Siemkowice–Częstochowa–Zawiercie–Jaworzno Szczakowa–Oświęcim–Czechowice Dziedzice		182,811
C-65/3	Herby Nowe–Paczyna–Kędzierzyn Koźle Azoty		77,717
C-63	Czechowice Dziedzice–Żywiec–Zwardoń(–Skalite)		69,582
E-75	Warszawa–Białystok–Sokółka–Suwałki–Trakiszki(–Mockava)	353,800	

CE-75	Warszawa–Białystok–Sokółka–Suwałki–Trakiszki(–Mockava)		353,800
Razem		3 119,996	5 041,932
Ogółem linie objęte umowami AGC i AGTC		5 447,824	
Linie sieci TEN		5 243,007	

Źródło: opracowanie własne

II.1.2. Transeuropejska sieć kolejowa TEN-T w Polsce

Najważniejsze linie kolejowe, przebiegające przez teren Polski, zostały włączone w transeuropejską sieć transportową. Sieć ta ma umożliwić osiągnięcie celów opisanych w Traktacie Ustanawiającym Wspólnotę Europejską (obecnie Traktat o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej), takich jak stworzenie spójnego rynku wewnętrznego bez barier, zwiększenie spójności gospodarczej i społecznej UE, czy zapewnienie sprawnego i bezpiecznego przewozu pasażerów i towarów. Sieć ta powinna spełniać określone wysokie wymagania techniczne dla kolei konwencjonalnej; konieczna jest więc modernizacja linii tworzących polski element sieci TEN-T oraz modernizacja kolejowej infrastruktury przejść granicznych, w szczególności na granicy zewnętrznej Unii Europejskiej.

Zunifikowane wymagania i zasady zarządzania bezpieczeństwem stosowane będą w odniesieniu do całego systemu kolei Unii Europejskiej.

Zakres sieci transeuropejskich określają wytyczne UE¹⁷, natomiast linie kolejowe na terytorium Polski, zaliczone do sieci TEN-T, zostały wskazane w Traktacie Akcesyjnym. Linie zarządzane przez PLK S.A., które wchodzi w skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T mają długość przeszło 5 tys. km¹⁸.

Aktualnie, na poziomie unijnym trwa proces rewizji sieci TEN-T, powiązany z pracami nad przyszłością transportu w Unii Europejskiej. Proces ten zostanie zakończony sformułowaniem nowych wytycznych, które mogą zmienić zarówno podejście do sieci transeuropejskiej, jak i jej strukturę geograficzną. Z uwagi na fakt, iż przynależność konkretnej linii do sieci TEN-T wiąże się z możliwością pozyskania unijnego wsparcia finansowego na modernizację takiej linii (z funduszu sieci TEN-T, Funduszu Spójności, funduszy strukturalnych), w ramach rewizji dokładane są starania, aby do sieci transeuropejskiej włączyć kolejne, ważne linie kolejowe położone na terytorium Polski. Absolutnie minimalnym postulatem jest zaś zachowanie obecnej długości sieci transeuropejskiej na terytorium Polski.

W czasie polskiej prezydencji w Radzie UE, będą kontynuowane działania, w wyniku których oczekiwać należy zwiększenia budżetu sieci TEN-T, który obecnie¹⁹ jest niewystarczający dla istotnego wsparcia finansowego projektów na sieci transeuropejskiej.

¹⁷ Decyzja Nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, Dz.Urz. L 228 z dnia 09.09.1996, s.1.

¹⁸Zob. tabela 5.

II.1.3. Linie o państwowym znaczeniu

Linie o znaczeniu państwowym, to linie kolejowe istniejące lub projektowane, których budowa, utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi – ważnymi w skali całego kraju. To linie mające duże znaczenie strategiczne dla Państwa, biorąc pod uwagę ich rolę w systemie transportowym oraz potrzeby przewozowe.

Zaliczyć do nich można:

- linie wchodzące w skład transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T),
- linie przechodzące przez tereny kilku województw, zapewniające możliwość realizowania bezpośrednich połączeń w przewozach międzyregionalnych oraz międzyaglomeracyjnych, charakteryzujące się dużym popytem na przewozy pasażerów lub ładunków,
- linie stanowiące część połączenia (jedyna droga lub droga alternatywna) ważnych gospodarczo regionów, charakteryzujące się także dużym popytem na przewozy pasażerów lub ładunków,
- linie mające duże znaczenie w skali całego kraju ze względów strategicznych, obronnych, ekologicznych lub jako trasy alternatywne (technologiczne).

Wykaz linii o znaczeniu państwowym określa Rada Ministrów w drodze rozporządzenia²⁰.

Wykaz linii o znaczeniu wyłącznie obronnym określa minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej w drodze zarządzenia nie podlegającego ogłoszeniu.

Docelowo właścicielem linii o znaczeniu państwowym będzie Skarb Państwa, zarządcą zaś – PLK S.A. na mocy wieloletniego kontraktu zawartego między ministrem właściwym ds. transportu i spółką²¹. W kontraktach wieloletnich określony będzie wymagany przez Państwo standard poszczególnych linii. Określone będą również zadania do wykonania w celu zapewnienia osiągnięcia i utrzymania tego standardu oraz sposób (źródło) ich finansowania.

Obecnie jest ok. 12 tys. linii o państwowym znaczeniu. Przewidywane jest zwiększenie ilości kilometrów linii o państwowym znaczeniu o 2–4 tysiące.

Rozszerzenie wykazu linii o państwowym znaczeniu dokonane zostanie w oparciu o:

¹⁹Rozporządzenie (WE) Nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych Dz.Urz. L 162 z dnia 22/06/2007r., s.1.

²⁰Obecnie obowiązuje Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 marca 2007 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

²¹Podrozdział II.2.1.

- kryterium gospodarcze, które spełniają linie kolejowe:
 - ujęte w umowach międzynarodowych AGC i AGTC, w stosunku do których Rząd polski zobowiązał się dostosować standardy techniczne do norm międzynarodowych, a także linie kolejowe o istotnym znaczeniu ze względu na podpisane porozumienia międzynarodowe w układach dwustronnych i wynikających z tworzonej Europejskiej Sieci Transportowej (TEN) oraz łącznice, które są częścią składową AGC i AGTC,
 - o charakterze międzyregionalnym, na których występują znaczne potoki ładunków (przy czym minimalny łączny potok towarów w obydwu kierunkach, w głównej części linii oraz na obszarze przynajmniej dwóch regionów wynosi 10 mln ton/rok), które zapewniają sprawne funkcjonowanie strategicznych sektorów gospodarki, niezbędne dla osiągnięcia korzyści makroekonomicznych oraz decydują o niezawodności systemu transportowego kraju,
 - obsługujące strategiczne obiekty gospodarcze np: elektrownie, kopalnie, huty, itp.,
 - prowadzące do terminali przeładunkowych, centrów logistycznych oraz obsługujące strefy ekonomiczne,
 - łączące miasta wojewódzkie, oraz niewojewódzkie o potoku pasażerów powyżej 5 000 osób/dobę w obu kierunkach łącznie,
 - obsługujące ruch aglomeracyjny,
 - prowadzące do czynnych przejść granicznych; również obsługujące lotniska prowadzące ruch międzynarodowy oraz porty morskie,
 - umożliwiające organizację przewozów ładunków niebezpiecznych z pominięciem dużych aglomeracji – dotyczy to głównie ładunków przewożonych tranzytem przez Polskę²²,
 - łącznice, linie lub odcinki linii kolejowych, bez których układ sieci kolejowej byłby niespójny;
- kryterium społeczne, spełniane przez linie kolejowe, na których:
 - występują potoki pasażerów w przewozach przynajmniej na obszarze dwóch regionów, przy czym minimalny średniodobowy potok pasażerów w obu kierunkach w relacjach międzyregionalnych jest większy niż 5 000 pasażerów,
 - występuje obciążenie potokiem powyżej 5 000 pasażerów przewożonych w ciągu doby w obu kierunkach wewnątrz jednego regionu,
 lub które w trudnych warunkach pogodowych pozostają jedynym środkiem komunikacji;

²²Linie kolejowe, po których odbywa się transport ładunków niebezpiecznych z pominięciem dużych aglomeracji, mogą nie spełniać przyjętego kryterium minimalnego potoku ładunków.

- kryterium ekologiczne, spełniane przez linie kolejowe, usytuowane na obszarze parku narodowego, jego otuliny lub na obszarze parku krajobrazowego. Ze względów ekologicznych zaliczane są do linii państwowych również te, które prowadzą do dużych uzdrowisk i centrów turystycznych, na których sezonowe potoki pasażerów spełniają kryterium społeczne oraz przebiegają przez uzdrowiska bądź centra turystyczne²³;
- kryterium obronne, które spełniają linie kolejowe zgodnie z potrzebami zgłoszonymi w tym zakresie przez Ministra Obrony Narodowej, ale spełniające również inne kryteria, np. kryterium gospodarcze, społeczne lub ekologiczne²⁴;
- kryterium eksploatacyjne, które spełniają linie kolejowe:
 - po których realizuje się przewozy technologiczne,
 - mające charakter tras alternatywnych,
 - prowadzące do kolejowych obiektów zaplecza technicznego lub zakładów produkujących podstawowo akcesoria kolejowe.

II.1.4. Linie pozostałe

Linie pozostałe, mają za zadanie zapewnienie lokalnych połączeń kolejowych. Linie te są ważne z punktu widzenia społeczności lokalnej, bądź istotne dla rozwoju aglomeracji.

W grupie tej znajdują się również regionalne linie samorządowe przekazane jednostkom samorządów terytorialnym (JST) w trybie art. 9, ust. 2 pkt 2 oraz ust. 3 pkt 2) Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym lub też wybudowane przez JST.

Zarządcą linii samorządowych może być PLK S.A na mocy umowy z JST. Funkcje zarządcy może również pełnić samodzielnie jednostka samorządu terytorialnego lub utworzony przez nią podmiot. W odniesieniu do tych linii, wyboru zarządcy dokonuje właściciel infrastruktury, czyli właściwa JST. *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku* przewiduje takie rozwiązanie, proponując w odniesieniu do linii przejętych przez samorządy (szczególnie przez samorządy województw) zlecenie ich utrzymania publicznemu zarządcy infrastruktury lub innym podmiotom.

Linie, zbędne dla działalności przewozowej, które nie znajdują zainteresowania JST, będą zakwalifikowane do zamknięcia i likwidacji z udziałem środków budżetowych państwa, z zachowaniem procedur wynikających z Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wymagających w przypadku likwidacji linii uprzedniej zgody właściwych organów Państwa. Różnica pomiędzy przychodami ze sprzedaży gruntów i środków trwałych należących do likwidowanych linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych a kosztami likwidacji pokrywana jest z budżetu Państwa.

²³Kryterium ekologiczne, spełnione jest przez szereg odcinków linii objętych umowami AGC i AGTC. Przebiegają one m.in. przez Wielkopolski Park Narodowy, Bolimowski Park Krajobrazowy, Popradzki Park Krajobrazowy.

²⁴Wykaz linii kolejowych zaliczonych do państwowych tylko ze względów obronnych zawiera niejawne Zarządzenie Nr 14 Ministra Transportu z dnia 19.06.2007 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej.

II.2. Zapewnienie niedyskryminującego dostępu do infrastruktury kolejowej

II.2.1. Uniezależnienie zarządcy infrastruktury kolejowej

Kolejnym etapem reformowania polskiego kolejnictwa, związanym z zapewnieniem niezależności zarządcy infrastruktury kolejowej, będzie bezpośrednie podporządkowanie właścicielskie PLK S.A., jako zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej, Skarbowi Państwa oraz wyeliminowanie powiązań instytucjonalnych i organizacyjnych tego zarządcy w ramach Grupy PKP²⁵.

Status PLK S.A.

PLK S.A., pozostanie zarządcą publicznej (ogólnodostępnej) narodowej infrastruktury kolejowej. Podstawowym celem działania spółki będzie wypełnianie obowiązków zarządcy infrastruktury kolejowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, a finansowanie jej działalności będzie się odbywało na podstawie wieloletniego kontraktu zawieranego z ministrem właściwym ds. transportu.

Szczególny status jaki został nadany spółce, nakłada na nią – między innymi – obowiązek pełnienia roli zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej, a co za tym idzie konieczność funkcjonowania w ramach dozwolonego monopolu naturalnego. Nadrzędne jest w nim założenie, iż działalność PLK S.A. nie jest nastawiona na zysk, wymaga przy tym stworzenia takich rozwiązań, by jej funkcjonowanie zostało, najsilniej jak to możliwe, ochronione od bezpośredniego wpływu aktualnej koniunktury gospodarczej oraz kondycji finansowej przewoźników.

Zgodnie z *Master Planem dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, w celu realizacji działań w zakresie infrastruktury kolejowej, przewiduje się wyodrębnienie PLK S.A. z Grupy PKP poprzez stopniowe nabywanie w latach 2010 – 2014 od PKP SA przez Skarb Państwa akcji PLK SA ze środków Funduszu Kolejowego.

Obowiązki PLK S.A.

²⁵Zgodnie z prawem Unii Europejskiej, w szczególności zawartym w pierwszym pakiecie kolejowym, Państwo jest odpowiedzialne za rozwój infrastruktury kolejowej, zapewnienie niezależności zarządcy publicznej infrastruktury oraz jego stabilności finansowej. Oddzielenie zarządcy infrastruktury kolejowej od przewoźników kolejowych ma zapewnić przejrzystość kosztów utrzymania i zarządzania infrastrukturą kolejową oraz zachowanie transparentności przepływów środków publicznych w kontekście przepisów dotyczących pomocy publicznej.

Podstawowy zakres obowiązków zarządcy infrastruktury wynika z ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Zarządzanie infrastrukturą kolejową polega przede wszystkim na prowadzeniu ruchu pociągów na liniach kolejowych i utrzymaniu infrastruktury w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego. Zarządca publicznej infrastruktury kolejowej ma obowiązek zagwarantowania niedyskryminującego dostępu do niej wszystkim licencjonowanym przedsiębiorstwom kolejowym i świadczenia określonych szczegółowo usług z tym związanych.

W odniesieniu do linii zarządzanych przez PLK S.A., szczegółowe zadania/usługi realizowane odpłatnie na rzecz Państwa określić trzeba w kontrakcie wieloletnim.

Określenie obowiązków związanych z prowadzeniem inwestycji infrastrukturalnych, ustalone odrębnie, musi być ściśle związane z nowym podziałem linii, ich własnością i zarządzaniem. Gdy Skarb Państwa ma w pełni zdefiniowaną, co do zakresu i uprawnień, rolę właścicielską w odniesieniu do publicznej infrastruktury kolejowej, podejmowanie decyzji w tym zakresie i finansowanie inwestycji leży po jego stronie, natomiast ich prowadzenie leży w gestii PLK S.A. Procesy inwestycyjne wewnątrz PLK S.A. będą prowadzone zgodnie z decyzjami Zarządu spółki określającymi szczegółowe wymagania i procedury w tym zakresie²⁶.

II.2.1.1. Model przejściowy funkcjonowania PLK S.A. (co najmniej do roku 2015)

PLK S.A. nie będzie właścicielem infrastruktury kolejowej. Właścicielem całej publicznej infrastruktury, wraz z gruntami, będzie docelowo Skarb Państwa. Zatem, do spółki nie będą wnoszone w formie aportu składniki majątku w postaci infrastruktury kolejowej wraz z gruntami, co obecnie stanowią przepisy art. 17 ust. 1, 5 i 7 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. W konsekwencji, przyjęcie takiego rozwiązania wymaga dokonania zmian w omawianej ustawie. Wnoszenie infrastruktury kolejowej aportem do PLK S.A. jest nieracjonalne z kilku zasadniczych powodów. Po pierwsze, wystąpią bardzo wysokie koszty związane z przygotowaniem nieruchomości do wniesienia aportem tj. z uregulowaniem ich stanu prawnego oraz wyceną (ok. 700 mln zł). Po drugie ten aport spowodowałby znaczne zwiększenie udziału PKP SA w kapitale zakładowym PLK S.A., co właściwie uzależniłoby zarządcę infrastruktury od Grupy PKP. Po trzecie, z uwagi na zadania Państwa wobec infrastruktury: finansowanie inwestycji, kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej zasadne jest by docelowo właścicielem infrastruktury kolejowej był Skarb Państwa. Jest to zgodne z art. 7 Dyrektywy Rady z 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (91/440/EWG), który stanowi, że rozwój infrastruktury kolejowej jest obowiązkiem Państwa²⁷. Takie systemowe rozwiązanie da wymierne korzyści w postaci obniżenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, ponieważ amortyzacja nie będzie zaliczana do kosztów.

²⁶W przypadku budowy nowych linii decyzje będą w kompetencji właściwych organów państwa lub JST. Dla budowy linii dużych prędkości obowiązywać będzie tryb szczególny.

²⁷„Artykuł 7.1. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki do rozwoju ich krajowej infrastruktury kolejowej uwzględniając, w miarę potrzeb, ogólne potrzeby Wspólnoty.”.

Proces alokacji majątku do PLK S.A. został częściowo przeprowadzony. Spółka PKP S.A. wniosła w formie wkładu niepieniężnego do PLK S.A. linie kolejowe w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym obejmujące wszelkie nakłady z wyłączeniem gruntów wchodzących w skład linii kolejowych oraz środków trwałych w budowie. Zatem w okresie przejściowym, tj. zanim możliwe będzie realokowanie z PLK S.A. majątku na rzecz Skarbu Państwa, właścicielem już przejętego majątku pozostanie PLK S.A. PLK S.A. może pozostać właścicielem nieruchomości i wieczystym użytkownikiem gruntów które nie będą podlegały publicznemu udostępnieniu np. siedzib Oddziałów i Centrali spółki.

W okresie przejściowym PKP S.A. i PLK S.A., pod nadzorem Ministra Infrastruktury, określą wszystkie składniki infrastruktury, które są niezbędne do wykonywania zadań zarządcy publicznej infrastruktury w myśl ustawy o transporcie kolejowym.

Niezbędna infrastruktura to taka, która umożliwia zarządcy oferowanie przewoźnikom wymaganego przepisami prawa zakresu usług. Szczegółowo tę kwestię regulują Rozporządzenia nr 1108/7028 i 851/200629 wskazując, iż infrastruktura kolejowa obejmuje tory główne, tory pomocnicze (dodatkowe), tory z urządzeniami do rozrządu oraz tereny, na których znajdują się elementy infrastruktury, z wyjątkiem prywatnych bocznicy i torów usytuowanych w warsztatach naprawczych taboru, lokomotywniach i zajezdniach pojazdów trakcyjnych. W szczególności sprawa dotyczy stacji technicznych i rozrządowych, odcinków torów rozrządowych, manewrowych i ładunkowych ogólnego przeznaczenia, które PLK S.A. będzie udostępniać na równych i niedyskryminujących zasadach wszystkim przewoźnikom.

W okresie przejściowym konieczne jest również uregulowanie sprawy korzystania PLK S.A. z nieruchomości na które składają się grunty i naniesienia stanowiące infrastrukturę kolejową będące własnością i w użytkowaniu wieczystym lub władaniu PKP S.A. Zgodnie z art. 17 ust. 6 ustawy o komercjalizacji, grunty wchodzące w skład linii kolejowych, powinny zostać oddane PLK S.A. przez PKP S.A. do nieodpłatnego korzystania na podstawie umowy. Dotychczas obowiązująca w tym zakresie umowa D50, która została zawarta pomiędzy PKP S.A., a PLK S.A. w 2001 r., oddaje PLK S.A. infrastrukturę kolejową do korzystania odpłatnego, więc zostanie dostosowana do obowiązujących przepisów.

PLK S.A., jako zarządca publicznej infrastruktury kolejowej, pozostanie spółką akcyjną z większościowym udziałem Skarbu Państwa, a jej akcje nie będą mogły stanowić przedmiotu obrotu kapitałowego. Do końca 2010 r. Skarb Państwa będzie dysponował większością głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy spółki. Większość głosów na Walnym Zgromadzeniu PLK S.A. Skarb Państwa osiągnie poprzez bezpośrednie wykonywanie głosu z akcji PLK S.A. przewłaszczonych na rzecz Skarbu Państwa, a nie jak to ma miejsce obecnie – spółka PKP S.A. W odniesieniu do akcji przewłaszczonych na rzecz Skarbu Państwa, prawo głosu będzie wykonywał Minister Finansów.

W tym okresie, w celu nadania PLK S.A. charakteru podmiotu niezależnego będą stosowane następujące zasady:

²⁸Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1108/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. wprowadzające system księgowy dla wydatków na infrastrukturę w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej, Dz. Urz. L 130 z dnia 15.6.1970, s. 4.

²⁹Rozporządzenie Komisji (WE) nr 851/2006 z dnia 9 czerwca 2006 r. określające pozycje, które należy uwzględnić pod poszczególnymi nazwami w planach kont, stanowiące załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 1108/70 Dz.Urz. L 158 z dnia 10.6.2006, s. 3.

- członkowie zarządu PLK S.A. będą powoływani przez Radę Nadzorczą spółki w drodze postępowania kwalifikacyjnego,
- minister właściwy do spraw transportu nie będzie mógł wskazać do rady nadzorczej PLK S.A. osób będących członkami organów i pracownikami PKP S.A., spółek zależnych od PKP S.A. oraz podmiotów zajmujących się przewozami kolejowymi,
- członkiem zarządu PLK S.A. nie będzie mógł być członek organów, ale również pracownik PKP S.A., spółek od niej zależnych i podmiotów zajmujących się przewozami kolejowymi,
- członkowie zarządu i Rady Nadzorczej PLK S.A. oraz inni wyżsi rangą pracownicy zajmujący się podejmowaniem decyzji związanych z przydzielaniem tras pociągów oraz z pobieraniem opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej nie będą mogli zasiadać w organach PKP S.A., spółek od niej zależnych (za wyjątkiem spółek w których PLK S.A. posiadać będzie udziały/akcje) i podmiotach zajmujących się przewozami kolejowymi,
- członkowie zarządu i Rady Nadzorczej PLK S.A. oraz inni wyżsi rangą pracownicy zajmujący się podejmowaniem decyzji związanych z przydzielaniem tras pociągów oraz z pobieraniem opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej nie będą mogli zajmować wyższych stanowisk w PKP S.A., spółkach od niej zależnych i podmiotach zajmujących się przewozami kolejowymi przez okres 24 miesięcy po zakończeniu pracy w PLK S.A.,
- nie będzie konsolidacji sprawozdań finansowych PLK S.A. w ramach Grupy PKP.

Dotację z budżetu Państwa na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej do czasu wdrożenia kontraktu wieloletniego, o którym mowa w podrozdziale III.2., spółka będzie otrzymywać na obecnych zasadach.

W okresie przejściowym, PLK S.A. określi potrzeby i przejmie od PKP S.A. podstawową techniczną dokumentację geodezyjną dotyczącą linii kolejowych, tj. mapy, profile podłużne i protokoły regulacji osi toru, a także kopie danych ewidencyjnych nieruchomości zgromadzonych w systemach informatycznych PKP S.A.

W szczególności, uwzględniając bieżące działania restrukturyzacyjne podejmowane przez PLK S.A., w okresie przejściowym:

- w zakresie organizacji terytorialnej prowadzone będą działania optymalizujące, dostosowujące ilość zakładów i sekcji do ustalonych zakresów zadań i potrzeb,
- formuła funkcjonowania Straży Ochrony Kolei (SOK) zostanie zmodyfikowana; w ramach zmian organizacyjnych nastąpi likwidacja Komend Regionalnych SOK oraz zmniejszona zostanie ilość Komend Rejonowych SOK wraz z dostosowaniem obszarów ich działania do ilości zakładów linii kolejowych.

Rozstrzygnięte zostaną – stosownie do przyjętych zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i niektórych innych ustaw – sposoby rozwiązania spraw związanych z zatrudnieniem pracowników SOK, którzy nie przejdą do pracy w Policji Kolejowej³⁰ oraz zagospodarowania pomieszczeń służących obecnie SOK.

³⁰Podrozdział II.10.

II.2.1.2. Model docelowy własności, zarządzania i finansowania infrastruktury kolejowej

Obowiązujące do tej pory rozwiązania w zakresie infrastruktury kolejowej w Polsce, obejmujące zagadnienia własnościowe, zarządzanie i finansowanie infrastruktury są nieadekwatne do osiągniętego poziomu rozwoju gospodarczego kraju. Nie zapewniają odpowiedniego rozwoju, prowadzą do postępującej degradacji linii kolejowych. W wielu też elementach zauważalna jest sprzeczność z prawem unijnym, co na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia doprowadziło do spadku konkurencyjności i znaczenia transportu kolejowego.

Po 2015 roku, kiedy PKP S.A. spłaci wszelkie zobowiązania z tytułu zaciągniętych kredytów i wyemitowanych obligacji gwarantowanych przez Skarb Państwa, będzie wdrożony całkowicie odmienny od dotychczasowego model funkcjonowania infrastruktury kolejowej. Zagadnienia: własności, dostępności, finansowania i zarządzania infrastrukturą kolejową w Polsce będą uregulowane w ustawie o transporcie kolejowym lub w odrębnej ustawie, której założenia zostaną przygotowane przez Ministerstwo Infrastruktury w okresie między 2013, a 2015 rokiem. Szczególny status będzie nadany tym składnikom infrastruktury kolejowej, które służążył publiczności i podlegają regulacji przepisów unijnych (Dyrektywa Rady 91/440/EWG oraz inne akty prawne UE).

Przyszłe przepisy uregulują i unormują:

- sprawy własności infrastruktury kolejowej, jako istotnego składnika majątku narodowego, pozostającego własnością Skarbu Państwa oraz jednostek samorządu terytorialnego oraz określą zasady obrotu gospodarczego pozostałymi składnikami majątkowymi zaliczanymi do tej infrastruktury kolejowej, ale nie będącymi własnością Skarbu Państwa i JST,
- sprawy powszechnego (publicznego) i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury kolejowej dla wszystkich przewoźników kolejowych i innych podmiotów rynku kolejowego, co wymagać będzie określenia zbioru – wykazu składników infrastruktury kolejowej ogólnodostępnej,
- zakres i zasady finansowania ze środków publicznych rewitalizacji, rozwoju i utrzymania ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej, które powinny być zbliżone do stosowanych do infrastruktury drogowej – działania w tym zakresie będą mogły być realizowane przez zarządców infrastruktury na podstawie umów (kontraktów) wieloletnich zawieranych z jej właścicielem,
- kształt nowego modelu zarządzania infrastrukturą kolejową zakładający utrzymanie opłat za dostęp do infrastruktury, zarazem jednak istotne obniżenie stawek dostępu, dalszy rozwój kolejowych rynków przewozowych i powstanie nowych segmentów rynku kolejowego, tzw. rynków okołoinfrastrukturalnych.

Projektując konkretne przepisy należy mieć na względzie cel zasadniczy jakim jest maksymalne zrównanie konkurencyjności transportu kolejowego z drogowym. Nie jest to możliwe na gruncie obecnie obowiązujących regulacji ustawowych i aktów wykonawczych oraz stosowanej na ich podstawie praktyce polityki gospodarczej.

Stwierdzić trzeba, że:

- aktualnie obowiązujący w Polsce system własności infrastruktury kolejowej, oparty na tytułach: własności i użytkowania wieczystego przysługujących spółkom prawa handlowego (PLK S.A, PKP S.A., inne spółki), oraz
- zasady finansowania infrastruktury kolejowej, zakładające pokrywanie wydatków na utrzymanie i modernizacje (w przeważającej części) przez zarządcę infrastruktury, a zatem w konsekwencji przez przewoźników kolejowych,

praktycznie przesądzają o niekonkurencyjności transportu kolejowego w relacji do transportu drogowego.

Należy przy tym dodać, że dalsze utrzymywanie obecnych rozwiązań w zakresie systemów własności, dostępności, finansowania i zarządzania infrastrukturą kolejową w Polsce:

- zagraża zdolności polskich przewoźników kolejowych do sprostania konkurencji ze strony kolei największych państw UE, w których te kwestie są uregulowane odmiennie,
- prowadzi do stałej degradacji stanu technicznego infrastruktury kolejowej, przez co przewoźnicy kolejowi nie są w stanie podejmować walki konkurencyjnej z przewoźnikami drogowymi.

II.2.1.2.1 Własność infrastruktury kolejowej – rozwiązania instytucjonalne

Docelowo, infrastruktura kolejowa w Polsce będzie własnością:

- Skarbu Państwa i jednostek samorządu terytorialnego,
- podmiotów innych niż Skarb Państwa i JST.

Podstawową cechą składników infrastruktury będącej własnością Skarbu Państwa i JST będzie powszechna (publiczna) dostępność dla przewoźników kolejowych i innych podmiotów zainteresowanych korzystaniem z infrastruktury, co zagwarantują nowe przepisy.

W skład infrastruktury będącej własnością Skarbu Państwa i JST wchodzić będzie infrastruktura o szerokości torów 1435 mm, 1520 mm oraz innej. Będzie ona obejmowała określone wstępnie następujące grupy rodzajowe:

- linie i odcinki linii kolejowych czynne;
- linie i odcinki linii kolejowych nieczynnych;

- stacje kolejowe na czynnych liniach kolejowych; do tej grupy zaliczone zostaną:
 - dworce kolejowe,
 - przystanki kolejowe,
 - kolejowe stacje rozrządowe,
 - kolejowe stacje manewrowe,
 - kolejowe stacje postojowe,
 - kolejowe stacje graniczne;
- bocznic kolejowe (nie będące bocznicami prywatnymi);
- terminale przeładunkowe przewidziane jako terminale ogólnodostępne;
- sieci trakcyjne;
- dokumentacja techniczna dla wszystkich grup.

Dla każdej z grup, konieczne będzie sporządzenie szczegółowych spisów składników infrastruktury kolejowej. Szczegółowe spisy zostaną sporządzone do końca 2011 roku przy zastosowaniu klasyfikacji i nazewnictwa stosowanego w definicji infrastruktury kolejowej wprowadzonej Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 851/2006 z dnia 9 czerwca 2006 roku określającym pozycje, które należy uwzględnić pod poszczególnymi nazwami w planach kont, stanowiące załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 1108/70.

Infrastruktura kolejowa będąca własnością innych podmiotów niż Skarb Państwa i JST obejmie takie same rodzaje składników majątkowych, przy czym dopuszczony w stosunku do nich będzie swobodny obrót gospodarczy. Zakłada się jednak, że w przepisach zagwarantowane będzie prawo pierwokupu na rzecz Skarbu Państwa i JST, na wzór zbliżony do rozwiązań stosowanych w niektórych innych działach gospodarki. Drugą cechą składników infrastruktury kolejowej, wchodzących w skład tej grupy będzie ich ograniczona dostępność dla przewoźników kolejowych i innych podmiotów rynku kolejowego, za wyjątkiem sytuacji, w których:

- powszechna (publiczna) dostępność komercyjnych składników infrastruktury kolejowej ustanawiana będzie na wniosek ich właściciela, lub
- powszechna (publiczna) dostępność komercyjnych składników infrastruktury kolejowej będzie następstwem decyzji regulacyjnych w obszarze rynku kolejowego, podejmowanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

II.2.1.2.2 Dostępność infrastruktury kolejowej – rozwiązania regulacyjne

W celu zapewnienia warunków do dalszego rozwoju kolejowych rynków przewozowych i innych segmentów rynku kolejowego, całość infrastruktury kolejowej w Polsce kwalifikuje się do:

- zbioru (wykazu) składników majątkowych infrastruktury kolejowej powszechnie (publicznie) dostępnej,
- zbioru pozostałych składników majątkowych infrastruktury kolejowej, dostępnej za każdorazową zgodą ich właścicieli³¹.

Wykonawcami obowiązków w zakresie zapewnienia powszechnej (publicznej) dostępności infrastruktury kolejowej będą zarządcy takiej infrastruktury. Zarządcą narodowej infrastruktury będzie PLK S.A. Wszyscy zarządcy infrastruktury kolejowej będą zobowiązani do posiadania autoryzacji bezpieczeństwa na zasadach określonych w ustawie o infrastrukturze kolejowej.

Poza spełnieniem warunków związanych z autoryzacją (art. 18 i 18a ustawy o transporcie kolejowym), z punktu widzenia regulacji dostępu, zarządca musi mieć:

- precyzyjnie określoną infrastrukturę, która będzie udostępniana,
- czytelnie zdefiniowane ekonomiczne i prawne warunki uzyskania dostępu do tej infrastruktury, w tym kluczowe dane na temat zarządcy istotne z punktu widzenia przedsiębiorstwa wykonującego usługi transportowe lub trakcyjne czy manewrowe,
- ubezpieczenie zarządcy.

Spełnienie ww. warunków, po dokonaniu wpisu w rejestrze krajowych zarządców infrastruktury kolejowej, stanowić będzie o uznaniu podmiotu zapewniającego dostęp do infrastruktury kolejowej jako zarządcy.

II.3. Regulacja cen usług za korzystanie z infrastruktury kolejowej

Sektor transportu kolejowego jest jednym z tych sektorów gospodarki, które mają znaczenie szczególne, obejmując szereg podmiotów prowadzących działalność o charakterze służby publicznej, i dlatego też podlega szczególnej regulacji. Stwarzanie warunków uczciwej konkurencji oraz zapewnienie równego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury kolejowej, wymaga podejmowania ze strony Państwa działań regulacyjnych. Ustalenie przez Państwo systemu naliczania i pobierania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej jest jednym z podstawowych działań regulacji rynku kolejowego.

³¹Zgoda właściciela automatycznie oznacza, że infrastruktura ta podlega regułom regulacyjnym.

Akty prawa UE wprowadzają podstawowe środki regulacyjne w transporcie kolejowym, takie jak rozdzielenie określonych funkcji w sektorze, powołanie niezależnego organu regulacyjnego sektora, obowiązek zapewnienia niezależności zarządcy infrastruktury, gwarancje niezależności gospodarczej przewoźników kolejowych, gwarancje dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej wraz z regulacją opłat pobieranych z tego tytułu, obowiązek zachowania przez przewoźników kolejowych wiarygodności finansowej czy gwarancje niedyskryminacji przewoźników kolejowych w procesie udzielania dostępu do infrastruktury. Te elementy regulacji wprowadzone zostały również w Polsce, przede wszystkim przez ustawę z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i jej akty wykonawcze.

Polska regulacja w zakresie systemu naliczania opłat uwzględnia zasady pobierania opłat określone w Dyrektywie 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa³². Stawki opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej są ustalane przez zarządców przy uwzględnieniu kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów przez przewoźników kolejowych i wykorzystywane do finansowania kosztów ich działalności. Nad prawidłowością ustalania opłat za użytkowanie infrastruktury czuwa niezależny funkcjonalnie, organizacyjnie i finansowo od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, krajowy organ kontrolny. Zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, organem kontrolnym pozostaje Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, który w zakresie regulacji rynku uprawniony jest m.in. do:

- zatwierdzania stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach przyznaczonych tras pociągów, pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat,
- nadzoru nad zapewnieniem równości dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej,
- nadzoru nad równoprawnym traktowaniem przez zarządców wszystkich przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras pociągów i naliczania opłat,
- nadzoru nad poprawnością naliczania przez zarządców opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz opłat dodatkowych za świadczenie usług dodatkowych.

Wnioskodawcy (przewoźnicy), zgodnie z prawem UE i przepisami krajowymi, mają zagwarantowaną możliwość odwołania się do organu kontrolnego, przeciw decyzji zarządcy w zakresie dotyczącym procesu alokacji, systemu pobierania opłat i ich poziomu lub struktury.

W okresie obowiązywania niniejszego dokumentu, utrzymana zostanie pośrednia możliwość regulowania wysokości opłat przez ministra właściwego do spraw transportu poprzez możliwość dofinansowania z budżetu Państwa kosztów remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej w celu zmniejszania kosztów i wysokości opłat za korzystanie³³ z niej.

³²Dz. Urz. UE L 75 z 15.03.2001, str. 29, z późn. zm.

³³Po 2012 r., system finansowania utrzymania i remontów będzie uregulowany kontraktem wieloletnim.

Przewiduje się przygotowanie rozwiązań systemowych umożliwiających obniżenie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla przewoźników realizujących przewozy intermodalne, jako proekologiczną formę transportu (szczegóły podrozdział V.3.).

Celem nadrzędnym regulacji pozostaje zapewnienie przejrzystego i wolnego od dyskryminacji dostępu do infrastruktury kolejowej, wprowadzenie systemu pozwalającego na uczciwą konkurencję, który w połączeniu z odpowiednimi systemami pobierania opłat za pozostałe rodzaje transportu zapewni optymalną równowagę między różnymi gałęziami transportu; przy jednoczesnym możliwie maksymalnym uzyskaniu elastyczności alokacji oraz zaspokojeniu potrzeb wszystkich przewoźników. Polityka UE w tym zakresie będzie konsekwentnie realizowana.

W okresie najbliższych lat kierunki działania Państwa w zakresie regulacji cen pozostaną niezmienione, tj.:

- zostanie utrzymana zasada generalna, by pobierana przez zarządcę opłata za korzystanie z infrastruktury, w połączeniu z dotacją z budżetu Państwa lub jednostek samorządów terytorialnych oraz ze środków pochodzących z Funduszu Kolejowego, pokrywała w całości koszty działalności operacyjnej zarządcy infrastruktury (patrz: podrozdział V.5.),
- niezmienione zostanie wyróżnienie ustalania stawek opłaty dla dwóch rodzajów pociągów – pasażerskich i towarowych, przy czym, w grupie przewozów towarowych w sposób szczególny traktowane będą przewozy intermodalne (patrz: podrozdział V.4.),
- nie przewiduje się zmian w zakresie uzależnienia stawki opłaty od kategorii linii, ustalonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej, oraz masy i rodzaju pociągu. Stawka będzie wzrastać wraz ze wzrostem kategorii linii i wzrostem masy pociągów; dla pociągów o tej samej masie i dla tej samej kategorii linii stawka będzie jednakowa,
- organem kontrolującym właściwość ustalenia stawki pozostanie Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, który m.in. poprzez badania i audyty będzie czuwał na prawidłowością w tym zakresie i utrzymywaniem wzrostu stawki na poziomie nie przekraczającym poziomu inflacji.

Do roku 2015 polityka Państwa w zakresie regulacji cen usług za korzystanie z infrastruktury kolejowej nie ulegnie głębszym zmianom. Kontynuowane będą analizy problemu i przyglądanie się poszczególnym rozwiązaniom, jednak główne założenia w tym zakresie przy zachowaniu przyjętego kierunku i zasad naliczania opłat, pozostaną niezmienione.

W celu osiągnięcia względnej stabilizacji stawek opłat za korzystanie z infrastruktury przy prognozowanej wysokiej dynamice kosztów operacyjnych PLK S.A. (zwłaszcza kosztów amortyzacji) niezbędne jest zapewnienie dofinansowania tych kosztów z budżetu Państwa na poziomie określonym w podrozdziale V.5. Dzięki temu dofinansowaniu w latach 2010–2015 stopniowo wzrastać będzie wskaźnik pokrycia kosztów operacyjnych PLK dotacją budżetową. Odpowiednio wzrastać będzie poziom wsparcia dotacyjnego 1 pociągokilometra pracy eksploatacyjnej. Przeciętna stawka opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej będzie oscylowała w latach 2010–2015 w granicach 11–12 zł za 1 pociągokilometr. W przypadku przejścia przez Skarb Państwa infrastruktury kolejowej przeciętna stawka za korzystanie z infrastruktury kolejowej mogłaby ulec znacznemu obniżeniu. Byłoby to efektem nie ujmowania w kosztach zarządcy infrastruktury amortyzacji, a także wdrożenia systemu kontraktowego, którego wartość wynikać będzie zarówno z potrzeb zarządcy,

jak i możliwości finansowych Skarbu Państwa. Należy jednak podkreślić, że dotyczyłoby to tylko stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej przejętej przez Skarb Państwa.

II.4. Regulacja rynku przewoźników kolejowych

W latach 2010–2015 system regulacyjny transportu kolejowego w zakresie dotyczącym bezpośredniego oddziaływania na przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury będzie podlegał ewolucji, w szczególności z uwagi na obowiązkową implementację zmieniającego się prawa Unii Europejskiej.

U podstaw regulacji rynku transportu kolejowego w Polsce leżą trzy zasadnicze przesłanki:

- polityka rewitalizacji sektora kolejowego realizowana przez Unię w ramach odpowiednich regulacji prawnych nakładających obowiązek otwierania rynku usług transportowych w ogólnym interesie gospodarczym i w celu stworzenia wewnętrznego rynku usług przewozu towarów i osób, poprzez proces licencjonowania umożliwiający wejście do sektora transportu kolejowego nowych podmiotów celem świadczenia usług,
- przekonanie, że wszelka interwencja publiczna w gospodarkę jest uzasadniona wtedy, gdy jej naturalny mechanizm (swoboda gospodarcza i konkurencja) zawodzi lub przynajmniej nie wystarcza do realizacji celów społeczno-gospodarczych,
- pogląd, że jednym z najważniejszych zadań Państwa w sektorze kolejowym jest zapewnienie niezakłóconego funkcjonowania rynku transportu kolejowego, w tym mechanizmu konkurencji, czyli pro-konkurencyjna interwencja publiczna w sektor kolejowy *ex post* i *ex ante*, mająca na celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania konkurencji. Ta interwencja publiczna na rzecz konkurencji jest i będzie nadal realizowana poprzez zapewnienie dostępu do liniowej i punktowej infrastruktury transportu kolejowego przy stwarzaniu przejrzystych i nie dyskryminacyjnych warunków dostępu do tej infrastruktury, niezależnie czy dostęp zostanie zapewniony w ramach decyzji regulacyjnej regulatora rynku czy w drodze swobodnego dostępu do infrastruktury o charakterze otwartym.

Cechami regulacji rynku w transporcie kolejowym będą:

- przyjazność (zapewnienie inwestorom, wnioskodawcom racjonalności modelu i postępowania regulacyjnego),
- brak przeregulowania (tj. zbędnych i nadmiernych obciążeń biurokratycznych),
- pewność prawna (regulacja sektorowa na rzecz konkurencji będzie niedyskryminująca, przejrzysta i stabilna).

II.4.1. Regulacja dostępu do rynku transportu kolejowego

Regulacja jest działalnością typu administracyjnego i polega na stosowaniu norm kompetencyjnych głównie w zakresie reglamentowania dostępu do rynku i określaniu warunków tego dostępu. Celem Państwa w dziedzinie regulacji rynku kolejowego jest zapewnienie skuteczności funkcjonowania regulatora rynku, który swoimi działaniami wspierać będzie rozwój rynku i konkurencji, doprowadzając do wzrostu atrakcyjności ofert tego sektora dla rynku i

zwiększenia popytu na usługi transportu kolejowego. W fazie obejmującej zapewnienie dostępu do rynku, czyli głównie w procesie licencjonowania – mając na względzie konkurencję o charakterze europejskim, tworzenie dogodnych warunków prawnych i ekonomicznych dla funkcjonowania podmiotów świadczących usługi przewozowe i trakcyjne oraz stworzenie systemu zachęt ekonomicznych do podejmowania działalności w sferze transportu kolejowego – zasadniczymi kierunkami oddziaływania regulacyjnego Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego będą:

- doprowadzenie do stosowania jednolitego europejskiego wzoru licencji wraz z załącznikiem ubezpieczeniowym celem zapewnienia stabilności i bezpieczeństwa rynku (klientów i pasażerów), precyzującego finansowe pokrycie odpowiedzialności cywilnej przy wprowadzeniu na podstawie aktu prawnego obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorstw kolejowych. Ułatwi to polskim przewoźnikom kolejowym dostęp do rynku oraz prowadzenie działalności przewozowej na terytorium każdego z państw członkowskich UE i EFTA³⁴,
- doprowadzenie do unifikacji polskich regulacji prawnych w zakresie licencjonowania, tym samym ograniczenie barier dostępu do rynku (implementacja zapisów dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2004/49/WE i 95/18/WE w zakresie kompetencji zawodowych),
- wypracowanie lub doprecyzowanie jednolitego stanowiska w zakresie pojęcia przewozu kolejowego rzeczy w aspekcie licencji na wykonywanie przewozów osób dla przedsiębiorców wykonujących w systemie ciągłym komercyjne przewozy osób,
- wprowadzenie do warunków uzależniających udzielanie licencji dla wnioskodawcy chcącego prowadzić działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób kolejną zobowiązania dotrzymywania przepisów rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym,
- wprowadzenie nowej licencji na samodzielne świadczenie usług manewrowych na stacjach rozrządowych, stacjach granicznych przy zmianie szerokości torów, centrach logistycznych i terminalach transportu kombinowanego o charakterze otwartym.
- możliwość badania 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,

Stosowne zmiany w ustawie o transporcie kolejowym oraz wydanych na podstawie delegacji ustawowych rozporządzeniach zostaną opracowane i wprowadzone pod obrady Rady Ministrów w I połowie 2011 r.

II.4.2. Regulacja dostępu do infrastruktury transportu kolejowego

Zgodnie z dyrektywami kolejowymi UE, elementem „regulacji transportu kolejowego”, a w konsekwencji głównym zadaniem regulatora rynku transportu kolejowego, jest zapewnienie równego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury tego transportu. W przypadku regulacji administracyjnej, czyli indywidualnych rozstrzygnięć regulatora sektorowego wykonującego – w zastępstwie rynku – kompetencje władczego określania zachowań rynkowych

³⁴ang. *European Free Trade Association* (Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu).

przedsiębiorców w przyszłości, istotne znaczenie ma rozszerzenie kompetencji instytucji regulacyjnej, w zakresie narzędzi, procedur i sankcji służących egzekwowaniu prawa kształtującego rynek i prawidłowe zachowania podmiotów nań funkcjonujących.

Dla zapewnienia aktywnej regulacji dostępu do infrastruktury transportu kolejowego i urynkowania dalszych segmentów działalności kolejowej, sukcesywnie wprowadzać się będzie nowe instrumenty funkcjonowania regulatora rynku , w tym m.in.:

- udostępnianie przez zarządcę infrastruktury wzorcowego modelu umowy zawieranej z przewoźnikami w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej, w ramach regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras;
- prowadzenie przez Prezesa UTK rejestru klauzul niedozwolonych w umowach zawieranych przez zarządcę z przewoźnikami w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej;
- opiniowanie przez Prezesa UTK umów zawieranych w zakresie udostępniania infrastruktury ogólnodostępnej i prywatnej między zarządcą (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;
- obowiązek zasięgnięcia opinii Prezesa UTK przez zarządców infrastruktury kolejowej w sprawie regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras przed jego opublikowaniem;
- określenie minimalnych standardów świadczonych usług dla poszczególnych kategorii przewozów;
- wprowadzenie mechanizmu rozstrzygania sporów na rynku transportu kolejowego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
- wprowadzenie ekonomiczno-prawnego mechanizmu regulacyjnego dla wewnętrznego rynku przewozów w przypadku konfliktów w przydziale tras oraz konkurencji między przewoźnikami na danej trasie.

Projekt zmian odpowiednich przepisów ustawy o transporcie kolejowym w zakresie wymienionych wyżej zagadnień Ministerstwo Infrastruktury opracuje, przy współpracy z Urzędem Transportu Kolejowego oraz skieruje pod obrady Rady Ministrów w pierwszym kwartale 2011 roku.

Prawidłowo prowadzona regulacja zapewniac będzie równy i niedyskryminujący dostęp do kluczowych elementów infrastruktury dla licencjonowanych przewoźników kolejowych przez zarządców infrastruktury kolejowej w ramach zasady TPA³⁵ i „ostatniej mili”³⁶.

II.4.3. Konkurencja regulowana w przewozach pasażerskich

³⁵Zasada dostępu stron trzecich TPA (*Third Party Access*) polegająca na udostępnieniu przez właściciela, bądź operatora, infrastruktury sieciowej stronom trzecim, w celu dostarczenia towarów/usług klientom strony trzeciej (dotyczyć to może przesyłu energii elektrycznej, usług telekomunikacyjnych czy usług kolejowych). Dzięki zastosowaniu zasady TPA, odbiorcy końcowi towarów/usług mają prawo dokonania wolnego wyboru dostawcy danego towaru bądź usługi.

³⁶„Ostatnia mila” to umowna nazwa odległości pomiędzy pomieszczeniem lokalnego operatora usług teleinformatycznych, a siedzibą abonenta. Jest to odcinek kilku ostatnich kilometrów (maksymalnie do dziesięciu) dzielących użytkownika od punktu bezpośredniego dostępu do tego rodzaju usług.

Narastające problemy związane z funkcjonowaniem lokalnych (miejskich) i regionalnych systemów transportu stanowią przesłankę dla ciągłego poszukiwania lepszych i bardziej efektywnych rozwiązań prawnych dotyczących kompleksowego systemu organizacji i regulacji rynku usług transportu publicznego. Z doświadczeń większości krajów europejskich wynika, że tylko aktywna, konsekwentna i silnie motywowana polityka pozwala na rozwiązanie podstawowych problemów transportowych.

W roku 2007 zakończono prace nad Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, przyjętym 23 października 2007 r., dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

Do rozstrzygnięcia państwom członkowskim pozostawiono wyznaczenie roli władz Państwa w określeniu zakresu i jakości usług w transporcie publicznym. Rozporządzenie zawiera instrumenty, które mogą być stosowane przez władze krajowe w ramach prawa europejskiego w celu realizacji wybranych przez te władze systemów funkcjonowania transportu publicznego.

W Ministerstwie Infrastruktury opracowany został projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który określa regulacje prawne dla przedstawionych wyżej rozwiązań. Projekt reguluje również sprawy zawierania umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz finansowania tego transportu.

W Polsce organizatorami publicznego transportu zbiorowego w zakresie transportu kolejowego pozostaną samorządy województw albo minister właściwy do spraw transportu, którzy będą odpowiedzialni za organizowanie i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w obszarze swojej właściwości.

Do podstawowych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego będzie należało planowanie rozwoju transportu, określenie sieci połączeń komunikacyjnych i zarządzanie nią.

Uprawnionym do wykonywania niezbędnych i koniecznych z punktu widzenia ogólnego interesu społecznego usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie takich usług, będzie operator publicznego transportu zbiorowego. Ponadto, przewoźnicy którzy wykonują przewozy „komercyjne” nie będące przewozami o charakterze użyteczności publicznej i nie otrzymujący dofinansowania do tych przewozów będą świadczyli usługi – na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Dostęp do rynku publicznego transportu zbiorowego będzie oparty na zasadzie konkurencji regulowanej, co urzeczywistnione zostanie poprzez wprowadzenie m.in. takich instrumentów oddziaływania na rynek przewozów pasażerskich, które umożliwiając dostęp do rynku nowym przewoźnikom, jednocześnie będą skutecznie przeciwdziałać wszelkim działaniom zagrażającym realizacji zawartego kontraktu publicznego.

W 2010 roku nastąpi pełne wdrożenie przepisów zawartych w ustawie o transporcie kolejowym, implementujących do polskiego prawa Dyrektywę 2007/58/WE zmieniającą dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności

przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (liberalizacja międzynarodowych przewozów pasażerskich z prawem do kabotażu). Otwarcie rynku międzynarodowych usług pasażerskich wraz z prawem do kabotażu nastąpiło z dniem 1 stycznia 2010 r.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego został organem upoważnionym do ograniczenia prawa dostępu do rynku przewoźnikowi kolejowemu wykonującemu międzynarodowe przewozy osób. Ograniczenie będzie miało miejsce wówczas gdy większość planowanych przewozów będzie wykonywana na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub jeśli planowane połączenie międzynarodowe naruszy równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK wyda decyzję w sprawie ograniczenia dostępu do infrastruktury kolejowej po analizie dokumentów przeprowadzonej na wniosek krajowego przewoźnika kolejowego, organizatora kolejowych przewozów pasażerskich lub zarządcy infrastruktury kolejowej.

II.4.4. Urząd Transportu Kolejowego

W Polsce regulacja rynku transportu kolejowego ma swoje podstawy głównie w regulacjach unijnych (dyrektywach – implementowanych do prawa polskiego) o transporcie kolejowym i rozporządzeniach unijnych nakładających na państwa członkowskie obowiązek otwierania rynku usług transportowych w ogólnym interesie gospodarczym i w celu stworzenia wspólnego rynku transportu towarów i osób kolejją. Generalnie prawo unijne reguluje i zobowiązuje do implementacji przede wszystkim materialno-prawne podstawy osiągnięcia podstawowych celów (zadania i formy ich realizacji w sektorze transportu kolejowego). Ukształtowanie ustrojowo-prawnego modelu ich realizacji jest natomiast zadaniem każdego państwa członkowskiego.

Polska, korzystając z zasady neutralności instytucjonalnej prawa unijnego, będzie doskonalić funkcjonowanie rynku transportu kolejowego poprzez regulacje według uwarunkowań krajowych leżących po stronie sektora transportu kolejowego jak i administracji publicznej.

Jednym z obszarów doskonalenia jest posiadanie niezależnej i wyspecjalizowanej instytucji regulacyjnej realizującej funkcje Państwa w zakresie ingerencji w mechanizm rynkowy oraz jego odpowiednie kształtowanie w interesie Państwa i konsumenta korzystającego z usług transportu kolejowego. Dla realizacji tych zadań w systemie rynku transportu kolejowego Polski będzie funkcjonował Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, łączący funkcje *Narodowego Organu ds. Bezpieczeństwa (NSA)* i *Krajowego Regulatora Rynku Transportu Kolejowego (RB)*.

W szczególności, dla realizacji funkcji Państwa względem bezpieczeństwa i regulacji rynku transportowego za konieczne uznaje się zapewnienie organowi regulacyjnemu „niezawisłości orzeczniczej” w wymiarze podejmowania decyzji podlegających zaskarżeniu jedynie na drodze sądowej, zapewniającej niezależność od bieżących zjawisk politycznych.

W tym kontekście, równoległe do mechanizmów określonych w punkcie II.4.2, dokona się także wyposażenia regulatora na gruncie norm prawnych w niezbędne instrumenty i środki, w szczególności zapewniające:

- faktyczną skuteczność w prowadzeniu nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego,

- faktyczną skuteczność w prowadzeniu nadzoru nad rynkiem transportu kolejowego,
- adekwatne formy prawnego działania, szczególnie w zakresie dochodzeń i postępowań regulacyjnych oraz rozstrzygania konfliktów na rynku transportu kolejowego.
- sprawne procedury organizacji i funkcjonowania Urzędu,
- systemowe rozwiązania obejmujące skuteczność działania i odstraszającą funkcję sankcji zmierzające do wzmocnienia prestiżu i znaczenia Urzędu Transportu Kolejowego na rynku transportu kolejowego, w tym zasadnicze wzmocnienie jego kompetencji kontrolnych, wymuszające niezwłoczne przekazywanie pożądaných dokumentów przez kontrolowanych przewoźników kolejowych, jak i zarządców infrastruktury.

Zakłada się, że działania w omawianym zakresie przeprowadzone będą w I kwartale 2011 r. W ich wyniku nastąpi przede wszystkim znaczące wzmocnienie Urzędu Transportu Kolejowego w niezbędne zasoby (finansowe, kadrowe, rzeczowe i organizacyjne) do skutecznego funkcjonowania.

II.5. Rozwój kolejowych systemów przewozowych

Rozwój kolejowych systemów przewozowych jest między innymi pochodną oczekiwań i preferencji rynku w poszczególnych jego segmentach oraz konkurencji na rynku transportowym.

Jednym z istotnych atrybutów transportu nowej generacji jest intermodalność, oparta o zasadę integralności i komplementarności. W praktyce oznacza to skupienie procesów transportowych wokół wspólnych centrów transportowych – dworców kolejowych – w przypadku przewozów pasażerskich i centrów logistycznych – w przypadku przewozu ładunków. W efekcie, pozwala to oferować całościowe pakiety usług dla klientów. Centra transportowe powinny stać się centrami rynku nowoczesnych usług transportowych w polskim systemie transportowym ułatwiającymi realizację idei „door – to door”.

II.5.1. Przewozy pasażerskie

Analiza sytuacji w zakresie przewozów pasażerskich wskazuje, że zaspokojenie oczekiwań i preferencji transportowych społeczeństwa w latach 2010–2015 i dalszych może być zrealizowane pod warunkiem stworzenia spójnego systemu kolejowego powiązanego z innymi systemami transportu, tj. głównie z transportem publicznym, samochodowym i lotniczym.

Rozwijane systemy przewozowe powinny zapewnić spójność społeczną, gospodarczą i przestrzenną. Dlatego Państwo jest szczególnie zainteresowane rozwojem następujących systemów (segmentów) kolejowych przewozów pasażerskich:

- międzyaglomeracyjnych kwalifikowanych (o podwyższonych standardach jakościowych) krajowych i międzynarodowych wykonywanych w powiązaniu z innymi gałęziami transportu,

- aglomeracyjnych, pozwalających – z wykorzystaniem innych gałęzi transportu, w tym transportu indywidualnego i publicznego – obsłużyć aglomeracje miejskie,
- realizowanych przez Koleje Dużych Prędkości (KDP) w powiązaniu z transportem lotniczym, ze względu na skalę i możliwości rozwoju nowoczesnego systemu komunikacyjnego obsługującego duże aglomeracje miejskie³⁷.

Niezależnie od tego, konieczne jest wspieranie ze środków publicznych następujących kolejowych przewozów pasażerskich:

- międzyregionalnych kwalifikowanych i zwykłych (o średnim standardzie jakościowym),
- regionalnych, pozwalających – w powiązaniu z innymi gałęziami transportu – zapewnić obsługę poszczególnych regionów przede wszystkim w przewozach do pracy i szkół.

Należy przy tym zaznaczyć, że w ramach wyróżnionych kategorii przewozów pasażerskich, wsparcie dotyczyć będzie wyłącznie przejazdów (pociągów), które ze względu na generowane straty nie będą mogły być realizowane w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach na zasadach komercyjnych. W latach 2010–2015 wszystkie wymienione systemy będą wspierane finansowo przez władze publiczne, jakkolwiek formy tego wsparcia będą zróżnicowane. Budżet Państwa będzie w pełni rekompensował wszystkim przewoźnikom kolejowym utracone przychody z tytułu stosowania ulg ustawowych na dotychczasowych zasadach.

Zakłada się, że **system przewozów międzyaglomeracyjnych kwalifikowanych** będzie funkcjonował i rozwijał się na zasadach w pełni komercyjnych, z wyjątkiem przewozów międzynarodowych wspieranych finansowo przez władze publiczne, z tym że bezpośrednio z budżetu Państwa będą wspierane tylko kolejowe połączenia międzynarodowe wynikające z umów i porozumień międzynarodowych, których stroną jest Rząd.

Oczekiwane standardy w tym segmencie rynku to:

- prędkość handlowa pociągów 120–140 km/h, przy infrastrukturze zmodernizowanej do prędkości technicznej 160–200 km/h,
- tabor o podwyższonych standardach, w tym nowoczesne pociągi zespolone, zamknięty obieg instalacji sanitarnej, dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- zapewnienie szerokopasmowego dostępu do Internetu,
- zapewnienie aktualnej informacji o biegu pociągów,
- informatory dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się,
- cykliczność połączeń (co 1, 2, 3 lub 4 godziny w zależności od potoków pasażerskich),
- serwis pokładowy.

³⁷Omówienie odrębne; podrozdział II.12.

System przewozów międzyregionalnych kwalifikowanych i zwykłych obejmuje segment przewozów kwalifikowanych, który będzie funkcjonował na zasadach w pełni komercyjnych oraz segment przewozów zwykłych (pociągów pośpiesznych międzywojewódzkich) wspieranych finansowo przez władze publiczne.

Oczekiwane standardy:

- prędkość handlowa pociągów 80–120 km/h, przy infrastrukturze zmodernizowanej do prędkości technicznej 120–160 km/h,
- tabor o standardzie klasy ekonomicznej, w tym pociągi zespolone (EZT), cykliczność połączeń (co 2, 3, 4 lub 8 godzin w zależności od potoków pasażerskich), nowe lub modernizowane jednostki taborowe z zamkniętym obiegiem instalacji sanitarnej, dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- skomunikowanie z innymi środkami transportu.

Podstawową formą wsparcia finansowego ze strony władz publicznych w segmencie przewozów międzyregionalnych zwykłych w zakresie działalności operacyjnej przewoźników będą kontrakty – umowy o świadczenie usług publicznych, zawierane z przewoźnikami przez ministra właściwego do spraw transportu i uzupełniająco przez samorządy województw. Ponadto, ze środków publicznych będą finansowane lub współfinansowane wydatki w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych angażowanych w tym systemie przewozowym.

System przewozów regionalnych wraz z segmentem międzynarodowych połączeń transgranicznych (regionalnych, uruchomianych z inicjatywy władz samorządowych) oraz **system przewozów aglomeracyjnych** w zakresie działalności operacyjnej przewoźników będą funkcjonowały w oparciu o kontrakty – umowy o świadczenie usług publicznych zawierane z przewoźnikami przez samorządy województw. Ponadto ze środków samorządów województw będą finansowane lub współfinansowane wydatki w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych angażowanych w tym systemie przewozowym. Wydatki inwestycyjne samorządów województw na zakupy i modernizację taboru będą również wspierane z budżetu Państwa w zakresie określonym w Uchwale nr 256/2008 Rady Ministrów z 2 grudnia 2008 r. w sprawie finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich.

Oczekiwane standardy w segmencie regionalnym:

- prędkość handlowa pociągów 50–70 km/h, przy infrastrukturze zmodernizowanej do prędkości technicznej 80–120 km/h,
- tabor zespolony (EZT) i lekkie pojazdy spalinowe (autobusy szynowe), nowe lub zmodernizowane jednostki taborowe z zamkniętym obiegiem instalacji sanitarnej, dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- skomunikowanie z innymi środkami transportu oraz zintegrowanie oferty przewoźników kolejowych i autobusowych
- cykliczność połączeń kształtowana zgodnie z potrzebami lokalnymi (głównie dowozy do pracy i szkół);

w segmencie przewozów aglomeracyjnych:

- prędkość techniczna 70–100 km/h i handlowa 35–50 km/h,

- tabor zespolony (EZT) o dużej pojemności jednostkowej, przystosowany do szybkiej wymiany pasażerów,
- wysoka cykliczność połączeń (co 5, 10, 15, 20 minut w zależności od potoków pasażerskich),
- skomunikowanie z innymi środkami transportu i włączenie w aglomeracyjny system taryfowy (wspólny bilet).

W okresie przejściowym, do końca 2012 r., kontynuowane będą działania wspierające wprowadzenie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z udziałem zainteresowanych podmiotów oraz związane z zapewnieniem środków na realizację usług transportowych o charakterze publicznym, a także przygotowanie systemowych rozwiązań w zakresie ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej i jej własności. Rozwój przewozów będzie prowadzony z zachowaniem specyfiki poszczególnych kategorii przewozów pasażerskich i specjalizacji podmiotów ich obsługujących, wraz z zachowaniem warunków uczciwej konkurencji między nimi. Ważnym elementem pozwalającym zapewnić integrację przewozów obsługujących poszczególne segmenty rynku kolejowego z innymi gałęziami transportu, w tym transporcie publicznego, stają się zintegrowane węzły przesiadkowe (ZWP), których jednym z najważniejszych elementów jest dworzec kolejowy. W układzie docelowych rozwiązań systemowych przyjmuje się funkcjonowanie ponadregionalnych, regionalnych i lokalnych ZWP sprzyjających zachowaniu płynności w kontynuowaniu podróży. Celem nadrzędnym będzie doprowadzenie do integracji międzygałęziowej w systemie transportowym kraju.

Dworce kolejowe w perspektywie lat 2010–2015 zostaną objęte programem modernizacji, przebudowy i rewitalizacji przy zmienionym systemie finansowania i zarządzania³⁸.

Zakłada się, że przewoźnicy pasażerscy kierując się potrzebami i oczekiwaniami klientów zainicjują powstanie podmiotu, który będzie prowadził dystrybucję biletów kolejowych (oraz biletów przewoźników innych gałęzi transportu i innych usług, np. rezerwacja miejsc hotelowych) dla wszystkich przewoźników i rozliczał przychody biletowe pomiędzy przewoźników. Istotą takiego rozwiązania jest zapewnienie pasażerom możliwości nabywania biletów różnych przewoźników w jednym miejscu, zatem nie będzie ono miało charakteru pomocy publicznej. Budżet Państwa – w przypadku utworzenia takiego podmiotu – sfinansuje lub dofinansuje wydatki na budowę informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego, w tym biletu wspólnego.

II.5.2. Przewozy towarowe

W zakresie przewozu ładunków istotne staje się, podobnie jak w przewozach pasażerskich, zapewnienie warunków do świadczenia usług komplementarnych w powiązaniu z innymi gałęziami transportu. Proces równoważenia struktury międzygałęziowej na zliberalizowanym rynku jest w dużym stopniu związany z rozwojem nowoczesnej interoperacyjnej i intermodalnej infrastruktury. Podniesienie zasadniczej jakości usług wiąże się zatem z zaoferowaniem pełnego łańcucha transportowego pozwalającego realizować usługi „door – to door” i „just in time”.

³⁸Podrozdział III.3.

Państwo jest zainteresowane rozwojem przewozów towarowych, głównie w ramach segmentów:

- przewozów intermodalnych – jako konkurencyjnej alternatywy wobec transportu drogowego, która nie wyłączając tego transportu z łańcucha transportowego powoduje ożywienie innych gałęzi transportu, w tym transportu kolejowego,
- przewozów całopociągowych – jako najefektywniejszej formy przemieszczania ładunków w przewozach masowych.

Najmniej efektywne i najbardziej narażone na konkurencję ze strony transportu samochodowego są przewozy wagonowe (rozproszone), wymagające zaangażowania znacznego potencjału technicznego i ludzkiego, co skutkuje obecnie ujemnym wynikiem finansowym generowanym z działalności. System oparty jest na przestarzałej organizacji przewozów, wymagających kosztownych sieci stacji manewrowych, rozrządowych a także wielu prac manewrowych. Kolej nie jest tu w stanie skutecznie konkurować z transportem samochodowym przy wzięciu pod uwagę kryteriów:

- czas dostawy przesyłki,
- cena usługi przewozowej,
- zapewnienia wymaganej przez nadawców i odbiorców zasady „dom – dom”.

Dla tej grupy przewozów towarowych, których wielkość roczna sięga 40 mln ton, konieczne jest dokonanie – bezpośrednio przez przewoźników – zmian ich organizacji, poszukiwanie rozwiązań prowadzących do oszczędności kosztów, w tym eliminowanie wszelkich obciążeń kosztowych pogarszających możliwość konkurowania z przewozami samochodowymi. Oczekiwać należy przekształceń, w wyniku których zaoferowana będzie usługa przewozowa „dom – dom”, co wymaga dysponowania taborem samochodowym oraz potencjałem przeładunkowym.

W latach 2010–2015 nie przewiduje się bezpośredniego wsparcia ze środków publicznych wymienionych systemów przewozów towarowych, za wyjątkiem systemu przewozów intermodalnych. Pośrednio, cały system przewozów towarowych (i pasażerskich) będzie nadal wspierany przez budżet Państwa poprzez dofinansowanie kosztów remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej, w celu zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie infrastruktury. W ten sposób, poprzez bezpośredni wpływ na poziom stawek za korzystanie infrastruktury, Państwo będzie oddziaływać na zmiany struktury popytu w całym sektorze transportu, w kierunku zwiększania względnego udziału transportu kolejowego w rynku³⁹. Dodatkowo, w ramach umów pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury, a zarządcą infrastruktury o dofinansowanie kosztów remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej część kwot wsparcia finansowego z budżetu Państwa może być dedykowana rodzajowo na obniżenie opłat za dostęp dla niektórych szczególnie wspieranych usług przewozowych, w tym także niektórych usług dodatkowych związanych z przewozami, obsługą bocznic kolejowych klientów itd.

System towarowych przewozów intermodalnych jest szczególnie perspektywiczny z punktu widzenia celów i zadań polityki transportowej, ponieważ ma wyjątkowo pro-środowiskowy charakter, odciąża infrastrukturę drogową i ogranicza tzw. koszty zewnętrzne transportu. Państwo jest żywotnie zainteresowane dynamicznym rozwojem tego systemu przewozowego i dlatego będzie on wspierany ze środków publicznych.

³⁹Podrozdział II.3.

Wsparcie to będzie miało kilka form⁴⁰:

- dedykowane (dofinansowane) stawki dostępu do infrastruktury dla pociągów intermodalnych,
- dofinansowanie zakupów taboru intermodalnego,
- dofinansowanie wydatków inwestycyjnych w zakresie budowy kolejowych terminali intermodalnych (logistycznych),
- opcjonalnie, dofinansowanie działalności operatorów przewozów intermodalnych lub gestorów ładunków nadających przesyłki transportem kombinowanym z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Oprócz wymienionych systemów przewozów towarowych, obejmujących rynek krajowy, Państwo zainteresowane jest intensywnym rozwojem kolejowych przewozów tranzytowych (masowych i intermodalnych) na kierunkach wschód – zachód i północ – południe a także rozwojem przewozów towarowych na dużych odległościach w relacji Europa – Azja.

II.6. Europejskie korytarze dla przewozów towarowych

Od wielu lat zaobserwować można zmiany w funkcjonowaniu rynku transportowego w Polsce, a także całej Europie. Równowaga pomiędzy różnymi rodzajami transportu jest zachwiana, a transport drogowy umacnia swoją dominującą pozycję na rynku transportowym, głównie kosztem kolei. Powodów spadku znaczenia transportu kolejowego należy dopatrywać się w całokształcie uwarunkowań politycznych, ekonomicznych i technologicznych oraz w szybkim rozwoju transportu drogowego, który stał się bardzo tani i wydajny. Obecne problemy transportu kolejowego, które wynikają również z wieloletniego zaniedbania, to m.in. niska jakość infrastruktury, przestarzały tabor, brak sprawnego systemu informacji dla nadawców i odbiorców ładunków oraz bariery proceduralne. Rozwiązania zidentyfikowanych problemów i rewitalizacji przewozów koleją podjęła się Unia Europejska, której kolejne prace legislacyjne mają stworzyć możliwości do rozwoju transportu kolejowego, głównie poprzez stopniową liberalizację rynku oraz zapewnienie interoperacyjności, m.in. dzięki wdrożeniu technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI).

W szczególnie trudnej sytuacji znalazł się kolejowy transport towarowy. W Unii Europejskiej roczny wzrost wszystkich przewozów towarowych przez wiele lat był wyższy niż wzrost PKB. Jednak tylko w niewielkim zakresie dotyczył transportu kolejowego. Udział kolei w rynku transportu towarowego

⁴⁰Omówienie szczegółowe w rozdziale V.

systematycznie spadał, a w 2006 r. wyniósł 10,5% (16,7%, jeśli uwzględnimy tylko transport lądowy)⁴¹, czyli do najniższego poziomu od 1945 r.⁴². Podobne tendencje widoczne są także w Polsce (w transporcie towarów kolej ma udział zaledwie 20%)⁴³.

W celu poprawienia konkurencyjności kolejowego transportu towarowego, Komisja Europejska przedłożyła wniosek legislacyjny w sprawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Celem rozporządzenia jest stworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności kolejowych przewozów towarowych w Europie względem transportu drogowego. Jest to założenie bardzo istotne, odpowiadające rzeczywistym potrzebom rynkowym a ponadto wpisujące się w wieloletnią strategię UE, która zwraca szczególną uwagę na transport kolejowy (głównie ze względów ekologicznych). Zamiarem jest ustanowienie europejskiej sieci kolejowej, na której uprzywilejowany byłby transport towarowy.

Obecnie, projekt rozporządzenia jest przedmiotem prac w Parlamencie Europejskim i Radzie Unii Europejskiej. Rada UE przyjęła wspólne stanowisko, które zostało przekazane do Parlamentu do drugiego czytania. Rozporządzenie, bez względu na to, jaki będzie jego końcowy, szczegółowy kształt, nałoży na państwa członkowskie obowiązek utworzenia na swoim terytorium korytarzy dla transportu towarowego.

We wspólnym stanowisku Rady zdefiniowane są tzw. początkowe korytarze towarowe (*initial freight corridors*). Wśród tych korytarzy znajdują się m.in. 2 korytarze, przebiegające przez terytorium Polski:

- Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpia–Akwizgran/Berlin–Warszawa–Terespol (granica polsko-białoruska)/Kowno,
- Gdynia–Katowice–Ostrawa/Žylin–Wiedeń–Triest/Koper.

Pozostałe korytarze mają zostać zdefiniowane zgodnie z procedurą opisaną w rozporządzeniu. W wersji Parlamentu po pierwszym czytaniu nie ma listy zdefiniowanych korytarzy, ich wybór ma zostać dokonany po wejściu w życie rozporządzenia.

Nie sposób w tym momencie ocenić, jaki ostateczny kształt przyjmie rozporządzenie: czy znajdzie się w nim lista początkowych korytarzy (z korytarzami na terytorium Polski), czy też korytarze będą musiały zostać zdefiniowane w procedurze współpracy między państwami członkowskimi i zarządcami infrastruktury.

Rząd RP od początku optował za przyjęciem regulacji prawnej służącej wzmocnieniu konkurencyjności przewozów towarów koleją. W dalszym procesie legislacyjnym Rząd będzie nadal reprezentował stanowisko, które będzie wspierało kolejowy transport towarowy i rynek kolejowy w Polsce. Po wejściu w życie rozporządzenia, Rząd podejmie współpracę z rządami państw sąsiednich i dąży wszelkimi staraniami, by polska sieć kolejowa nie została pominięta w

⁴¹ DG TREN, *EU Energy and Transport in figures, statistical pocketbook 2007/2008*.

⁴² Dokument roboczy służb Komisji, uzupełniający Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego „W kierunku sieci kolejowej priorytetowo traktującej transport towarowy”, Podsumowanie oceny skutków, SEC(2007)1325.

⁴³ Liczone w tonokilometrach, w 2007 r. wg GUS.

procesie definiowania korytarzy oraz by uniknąć sytuacji przenoszenia ruchu tranzytowego z polskiej sieci kolejowej na sieci kolejowe państw sąsiadujących.

Na obecnym etapie prac, biorąc pod uwagę ogólne założenia projektu legislacyjnego, można spodziewać się, iż następujące europejskie ciągi transportowe, przebiegające przez terytorium Polski, mogą być rozpatrywane jako potencjalne korytarze:

- Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpia–Akwizgran/Berlin–Warszawa–Terespol (granica polsko-białoruska)/Kowno,
- Berlin/Drezno–Horka–Węgliniec–Legnica–Wrocław–Katowice–Rzeszów–Medyka,
- Gdynia–Bydgoszcz–Katowice–Ostrawa–Wiedeń/Bratysława–Triest/(Ljubljana–Koper)
- Świnoujście–Szczecin–Kostrzyn–Wrocław–Międzyzylesie–Praga–Monachium/Wiedeń.

Polska część wymienionych ciągów transportowych to linie stanowiące 13,2% długości sieci zarządzanej przez PLK S.A. i obecnie odbywa się na nich 35,3% towarowej pracy przewozowej (liczonej w brutto tonokilometrach – dane za rok 2008). Są to też linie o dużym potencjale ruchu towarowego z uwagi na położenie geograficzne i ich rolę tranzytową.

II.7. Zapewnienie interoperacyjności systemu kolejowego

Dyrektywa 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 17 czerwca 2008 r., w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie⁴⁴ ustanawia warunki, które mają być spełnione w celu osiągnięcia na terytorium Wspólnoty interoperacyjności systemu kolei w sposób zgodny z przepisami Dyrektywy 2004/49/WE⁴⁵. Dążenie do tego celu musi prowadzić do określenia optymalnego poziomu harmonizacji technicznej oraz do:

- usprawnienia, poprawy i rozwoju usług w zakresie międzynarodowego transportu kolejowego,
- wspierania stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego urządzeń i usług na potrzeby budowy, odnowy, modernizacji i eksploatacji systemu kolei we Wspólnocie,
- wspierania interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.

Oznacza to nałożenie na Państwo obowiązku aktywnego wspierania interoperacyjności i przyjęcia stosownych środków w celu wdrożenia Dyrektywy 2008/57/WE. Obowiązek ten nie dotyczy systemów kolei lekkiej (tj. metro, tramwaje), sieci, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolejowego, infrastruktury kolejowej należącej do właścicieli prywatnych oraz infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego i turystycznego, a także przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci. Dyrektywa 2008/57/WE dotyczy przepisów

⁴⁴Dz. U. WE L 191 z dnia 18.07.2008 r., str. 1–45.

⁴⁵Dz. U. WE L 164 z dnia 30.04.2004 r., str. 44–113.

odnoszących się do składników interoperacyjności, interfejsów oraz procedur, jak też warunków całkowitej zgodności każdego podsystemu systemu kolei koniecznej do osiągnięcia interoperacyjności, rozszerza też zakres stosowania interoperacyjności na całą sieć kolejową.

Zapisy załącznika II do Dyrektywy 2008/57/WE dzielą system kolei we Wspólnocie na podsystemy:

- strukturalne:
 - infrastruktura,
 - energia,
 - sterowanie,
 - tabor;
- eksploatacyjne:
 - ruch kolejowy,
 - utrzymanie,
 - aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych.

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia m.in. Dyrektywy 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości⁴⁶ oraz Dyrektywy 2001/16/WE z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych⁴⁷. Rozdział 4a zawiera warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Trwają prace nad wdrożeniem Dyrektywy 2008/57/WE do polskiego prawa, termin transpozycji mija 19 lipca 2010 r. Dyrektywa ta zastępuje i uchyla Dyrektywy 96/48/WE oraz 2001/16/WE.

Interoperacyjność na sieci zarządzanej przez PLK S.A. wdrażana będzie systematycznie wraz z modernizacją kolejnych linii kolejowych. Wymaga to równoległych działań ze strony zarządcy infrastruktury, jak i przewoźników kolejowych oraz współpracy z Urzędem Transportu Kolejowego (jako NSA), również w zakresie planowania rozwoju, tak aby po interoperacyjnej infrastrukturze kolejowej mógł poruszać się interoperacyjny tabor.

Zgodnie z zapisami dyrektywy 2008/57/WE Polska, jako kraj członkowski, zobowiązana jest do planowania i programowania rozwoju i wdrażania zasad interoperacyjności.

⁴⁶Dz. U. WE L 235 z dnia 17.09.1996 r.

⁴⁷Dz. U. WE L 110 z dnia 20.04.2001 r.

II.8. Wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS)

Decyzja Komisji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych⁴⁸ stwierdza, że państwa członkowskie ustanowią krajowe plany wdrożeniowe dla przedmiotowej TSI, zgodnie z kryteriami wskazanymi w rozdziale 7 Załącznika do Decyzji. Realizacją decyzji było opracowanie *Narodowego Planu Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym w Polsce*, przyjętego w marcu 2007 przez Radę Ministrów.

Na podstawie krajowych planów wdrożenia ERTMS przedstawionych Komisji przez państwa członkowskie i zgodnie z zasadami wskazanymi w rozdziale 7 Załącznika do Decyzji Komisji 2006/679/WE, opracowany został *Plan główny wdrażania ERTMS w Europie*. Tezy Europejskiego Planu Wdrażania ERTMS zawarte zostały w Decyzji Komisji 2009/561/WE z dnia 22 lipca 2009 r. zmieniającej Decyzję 2006/679/WE w odniesieniu do wdrażania technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych⁴⁹. Oznacza to nałożenie na Państwo obowiązku wyposażania linii kolejowych w system ERTMS począwszy od:

- linii kolejowych leżących w korytarzu transportowym F (Achen–Berlin–Rzepin (Gr. Państwa)–Poznań–Warszawa–Terespol (Gr. Państwa)/Kowno), z odgałęzieniem w Elbe–Bielawa Dolna (Granica Państwa)–Węglińiec–Legnica). Przewiduje się, że polska część korytarza F zostanie wyposażona w urządzenia systemu ERTMS do roku 2015,
- połączeń głównych portów, stacji rozrządowych, terminali towarowych i obszarów transportu towarowego z korytarzami transportowymi. W tym zakresie przewiduje się połączenie stacji węzłowych: Gdynia, Wrocław, Gliwice, Poznań, Warszawa do 31 grudnia 2015 r. oraz stacji Katowice do 31 grudnia 2020 r.

W zakresie Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI) podsystemu strukturalnego „Sterowanie”, wdrażanie interoperacyjności opierać się będzie o *Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym*. Podstawę zobowiązań stanowi ogłoszona 25 lipca 2009 r. Decyzja Komisji 2009/561/WE z dnia 22 lipca 2009 r. zmieniająca decyzję 2006/679/WE w odniesieniu do wdrażania technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych. Decyzja ma zastosowanie od 1 września 2009 r.

W zakresie zespołu przytorowego wspomniana Decyzja Komisji (2009/561/WE) określa sześć korytarzy, z których jeden (korytarz F) przebiega przez terytorium Polski oraz połączenia stacji węzłowych z korytarzami, które muszą zostać wyposażone w ERTMS. Jednocześnie Decyzja Komisji określa

⁴⁸Dz. U. WE L 284 z dnia 16.10.2006 r., str. 1–176.

⁴⁹Dz. U. UE L z dnia 22 lipca 2009 r.

wymagania odnośnie nowych lokomotyw i kolejowych pojazdów samobieżnych posiadających kabinę maszynisty, które muszą zostać wyposażone w system ERTMS, jeżeli zostaną zamówione po 1 stycznia 2012 r., lub będą wprowadzone do eksploatacji po 1 stycznia 2015 r.

Korytarze, które wg Decyzji Komisji 2009/561/WE muszą być wyposażone w ERTMS



Źródło: Komisja Europejska DG MOVE

Wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym będzie realizowane także w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (Priorytet VII, Działanie 7.1 – Rozwój transportu kolejowego). Co prawda projekty związane z wdrażaniem ERTMS znajdują się zarówno na liście

podstawowej, jak i na liście rezerwowej, ale ujęte na tej ostatniej nie mają zapewnionego finansowania. Na liście podstawowej znajdują się projekty umożliwiające realizację zapisów *Planu głównego wdrażania ERTMS w Europie*. Na liście rezerwowej – projekty związane z budową infrastruktury GSM-R, zgodnie z harmonogramem *Narodowego Planu Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym w Polsce* które będą mogły być realizowane w przypadku wystąpienia oszczędności na projektach z listy podstawowej.

Równolegle do projektów realizowanych w ramach POIiŚ przewidziana jest zabudowa systemu ERTMS na liniach wchodzących w skład sieci TEN-T. Projekt zabudowy systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 obejmuje zabudowę na odcinku linii nr 4, Grodzisk Mazowiecki–Zawiercie, o założonym czasie realizacji do końca roku 2011.

II.9. Nadzór w zakresie bezpieczeństwa w systemie kolejowym

W świetle zapisów Traktatu WE oraz polityki i zasad rozwoju zawartych w prawie europejskim krajowa sieć kolejowa państwa członkowskiego stanowi integralną część systemu kolei UE. Krajowa polityka bezpieczeństwa kolei oraz standardy bezpieczeństwa powinny być zatem kształtowane na bazie wspólnych europejskich ram regulacyjnych stworzonych z uwzględnieniem zasad budowania i funkcjonowania jednolitego rynku kolejowych usług transportowych. Działanie w tym zakresie powinno również służyć usuwaniu różnic w zasadach oraz podejściu do zarządzania bezpieczeństwem, a także przyczynić się do postępu technicznego i współpracy, zarówno w sferze gospodarczej, jak i administracyjnej.

Wspólnota Europejska powołała Europejską Agencję Kolejową, której głównym celem i jest współdziałanie, w sprawach technicznych, we wdrażaniu prawodawstwa UE zmierzającego do polepszenia konkurencyjnej pozycji sektora kolejowego poprzez zwiększanie poziomu interoperacyjności systemów kolejowych oraz w rozwijaniu wspólnego podejścia do bezpieczeństwa w europejskim systemie kolejowym, celem wsparcia budowy europejskiego obszaru kolejowego bez granic, gwarantującego wysoki poziom bezpieczeństwa

Krajowe przepisy bezpieczeństwa, często oparte na krajowych standardach technicznych stopniowo zastępowane są przepisami utworzonymi w oparciu o wspólne standardy, ustanowione przez techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI).

W tym kontekście szczególnie istotne jest systematyczne rozwijanie kultury organizacyjnej przedsiębiorstw sektora kolejowego, z możliwie szerokim uwzględnieniem podejścia systemowego, obejmującego cały łańcuch podmiotów (od producentów i dostawców, przez podmioty zajmujące się utrzymaniem i naprawą, na przedsiębiorstwach kolejowych kończąc), stanowiącego trzon nowego europejskiego podejścia do zagadnienia bezpieczeństwa w transporcie.

Zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe ponoszą pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo systemu kolejowego w zakresie swojej działalności. Obok ww. podmiotów odpowiedzialność za działanie systemu kolejowego spoczywa na producentach, podmiotach prowadzących utrzymanie, właścicielach taboru kolejowego, usługodawcach i podmiotach realizujących zakupy, którzy odpowiadają za swoje produkty czy usługi zgodnie z zasadami interoperacyjności kolei. Realizując swój zakres obowiązków i odpowiedzialności zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi wdrażają system zarządzania bezpieczeństwem spełniający wymagania UE zawierający wspólne elementy. Dokumentem potwierdzającym przyjęcie systemu zarządzania bezpieczeństwem i zdolność przewoźnika kolejowego do spełniania wymagań właściwych standardów i przepisów bezpieczeństwa jest certyfikat bezpieczeństwa. Każdy zarządca ponosi odpowiedzialność za bezpieczne utrzymanie i eksploataowanie własnej sieci kolejowej. W tym zakresie jest poddawany przez władzę bezpieczeństwa autoryzacji. Stawiane są określone wysokie wymagania personelowi kolejowemu związanemu z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego w zakresie kwalifikacji oraz zdolności fizycznych i psychicznych. Potwierdzeniem wysokich wymagań są dokumenty wydawane przez pracodawców. W 2010 roku wejdą w życie przepisy określające zasady wydawania maszynistom licencji i świadectw. Certyfikaty otrzymują podmioty świadczące usługi specjalne np. utrzymaniowe, szkoleniowe, badawcze. Przykładowo, od 2011 r. będzie wdrażana certyfikacja podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych. Wymogi związane z utrzymaniem taboru opracowane będą w kontekście dyrektywy o interoperacyjności kolei, jako część technicznych specyfikacji interoperacyjności. Certyfikacji poddawane są wyroby i podsystemy. Jednostki notyfikowane działające w systemie oceny zgodności muszą uzyskiwać autoryzację. Każdy typ użytkowanego taboru kolejowego musi posiadać świadectwo dopuszczenia do eksploatacji.

Przedmiotem szczególnej troski powinno być zapewnienie możliwości wykonywania przez Urząd Transportu Kolejowego zadań związanych z certyfikacją i autoryzacją bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury oraz zadań mających na celu zapewnienie spójności systemu kolejowego, zgodnie z wymaganiami bezpieczeństwa zawartymi w dyrektywie 2004/49/WE. Wymagania te stanowią jednocześnie podstawę do właściwego wdrożenia zasad interoperacyjności na sieci TEN-T i stopniowego rozszerzania ich stosowania na pozostałą część systemu kolejowego. Jest zatem istotne, aby zasoby UTK umożliwiały również wykonywanie zadań związanych z bezpieczeństwem, z uwzględnieniem przepisów zawartych w rozporządzeniach i decyzjach UE, których przepisy stanowią uszczegółowienie (przedmiotowe lub metodyczne) wymagań bezpieczeństwa zawartych w wymienionej dyrektywie.

W ramach wspólnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa utworzona została władza bezpieczeństwa – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, którego zadaniem jest nadzór nad zachowaniem zasad bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Do zadań tego organu należy m.in. wydawanie certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa, nadawanie uprawnień doradcom do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejom ładunków niebezpiecznych, dopuszczanie do eksploatacji nowego lub znacznie zmodyfikowanego taboru kolejowego oraz dopuszczanie do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego. Prezes UTK jest też właściwy w zakresie kontroli wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu, a także wykonywaniem przewozów osób i towarów oraz eksploatacją pojazdów szynowych.

Podmiotem upoważnionym do badania wypadków kolejowych, zgodnie z europejską strategią regulacyjną, z mocy przepisów ustawowych jest działająca przy ministrze właściwym do spraw transportu – Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, pełniąca w świetle przepisów UE rolę krajowego organu dochodzeniowego. Badanie przyczyn wypadku w zakresie bezpieczeństwa powinno być prowadzone niezależnie od dochodzenia sądowego w tej samej sprawie, przy zachowaniu pełnej niezależności od podmiotów branży kolejowej oraz zapewnieniu wykluczenia konfliktu interesów i jakichkolwiek związków dotyczących wypadków, które są badane.

II.10. Utworzenie Policji Kolejowej

W ramach trwającego od 2001 roku procesu restrukturyzacji byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP nie rozwiązano dotychczas problemu właściwego określenia roli i miejsca usytuowania organizacyjnego Straży Ochrony Kolei (SOK). Tymczasowe rozwiązanie organizacyjne polegające na włączeniu SOK w struktury PLK S.A., spółki prawa handlowego, należy uznać za niewłaściwe z trzech głównych powodów:

- SOK w odniesieniu do obszaru kolejowego wykonuje zadania zbliżone do zadań ustawowych przewidzianych dla innych służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne na terenie kraju,
- wykonywanie tych zadań publicznych bez zapewnienia odpowiednich środków z budżetu Państwa jest sprzeczne z podstawowym celem spółki PLK S.A., który ma charakter komercyjny (odpłatne udostępnianie infrastruktury kolejowej),
- niepokryte przez budżet Państwa koszty funkcjonowania SOK obciążają koszty PLK S.A. i są elementem kalkulacyjnym stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, dodatkowo obniżając w ten sposób konkurencyjność transportu kolejowego.

Koszty operacyjne funkcjonowania SOK (ok. 150 mln zł/rok) oraz nakłady inwestycyjne związane z SOK nie były dotychczas rekompensowane przez budżet Państwa, pomimo, że zasadę kompensaty tych wydatków przewiduje Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych, obowiązujące w Polsce od dnia wejścia do Unii Europejskiej.

W związku z tym, Straż Ochrony Kolei pozostająca dotychczas w spółce PLK S.A. będzie podlegać zasadniczym przeobrażeniom organizacyjnym.

W strukturze organizacyjnej Policji zostanie utworzony pion Policji Kolejowej, do którego zadań należeć będzie zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego na obszarze kolejowym oraz w pociągach pasażerskich, na zasadach określonych w ustawie z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji. Pracownicy Straży Ochrony Kolei PLK S.A. będący i nie będący funkcjonariuszami, pozostający w stosunku pracy w dniu wejścia w życie odpowiedniej ustawy, staną się odpowiednio funkcjonariuszami w służbie przygotowawczej Policji lub pracownikami Policji, po złożeniu Komendantowi Głównemu Policji w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy, pisemnego oświadczenia o wyrażeniu na to zgody. Funkcjonariusze w służbie przygotowawczej będą zobowiązani do uzyskania niezbędnych kwalifikacji zawodowych przed upływem 3 lat od dnia podjęcia służby w Policji.

Jednocześnie, zarządca infrastruktury kolejowej (PLK S.A.) powoła wewnętrzną służbę ochrony, która z czasem zostanie przekształcona w spółkę zależną, z zadaniem ochrony obszarów kolejowych oraz usytuowanych na nich obiektów i urządzeń niestrzeżonych przez policję kolejową. Przewoźnicy kolejowi będą zobowiązani do zapewnienia ładu i porządku w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

Zmiany zostaną wprowadzone przepisami odpowiedniej ustawy. Wdrożenie nowego systemu ochrony, w tym utworzenie pionu Policji Kolejowej nastąpi z dniem 1 stycznia 2011 roku.

II.11. Ochrona praw pasażerów

Sektor kolejowy jest drugim po sektorze lotniczym obszarem transportu, w obrębie którego UE podjęła działania zmierzające do poprawy sytuacji konsumentów. Rozporządzenie 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, wprowadza nowe rozwiązania, które mają stać się czynnikiem promowania transportu osób koleją. Wdrożenie tych regulacji pozwoli na zwiększenie zaufania pasażerów do przewoźników, ponieważ katalog przepisów przyznających im określone prawa ulegnie znaczącemu rozszerzeniu. Organem nadzorującym przestrzeganie tych przepisów będzie Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Nowe regulacje zapewniają wzrost jakości obsługi podróżnych, przede wszystkim w zakresie dostępu do informacji oraz uzyskiwania odszkodowań od przedsiębiorstw kolejowych.

Wzrośnie również odpowiedzialność przewoźników i zarządców dworców w zakresie pomocy osobom z ograniczoną możliwością poruszania się.

Przywołane Rozporządzenie generować będzie zwiększone koszty dla uczestników rynku kolejowego, daje jednak także przedsiębiorstwom kolejowym opcję stopniowego dostosowywania się do nowych przepisów (możliwe są okresy przejściowe).

Obowiązkowemu stosowaniu wobec wszystkich połączeń kolejowych na terenie całej Unii od chwili wejścia w życie Rozporządzenia (4 grudnia 2009 r.) podlegają regulacje dotyczące:

- dostępności biletów i rezerwacji,
- odpowiedzialności wobec zdrowia pasażerów oraz za ich bagaż,
- posiadania przez przedsiębiorstwo kolejowe ubezpieczenia,
- zapewnienia możliwości korzystania z przewozu przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, oraz
- obowiązku zapewnienia pasażerom osobistego bezpieczeństwa na stacjach kolejowych i w pociągach.

W krajowych rozwiązaniach prawnych przyjęto dodatkowo, że z dniem wejścia w życie Rozporządzenia stosowane mają być także przepisy dotyczące:

- zwiększenia możliwości przewozu rowerów,

- zobowiązania do udzielania pasażerom wszelkich niezbędnych informacji na temat przysługujących im praw,
- obowiązku zwrotu kosztów biletu lub zapewnienia połączenia powrotnego w przypadku gdy opóźnienie pociągu przekroczy 60 minut,
- udzielania osobom o ograniczonej możliwości poruszania się wszelkiej niezbędnej pomocy na dworcach i w pociągach oraz obowiązku współpracy między przedsiębiorstwami kolejowymi w tym zakresie, a także
- wdrożenia systemu zarządzania jakością, w tym ustanowienia mechanizmów załatwiania skarg pasażerów.

Lista podmiotów, wobec których zastosowane będzie wyłączenie, zostanie określona przez ministra ds. transportu w drodze rozporządzenia, po wzięciu pod uwagę możliwości finansowych i organizacyjnych podmiotów wnoszących o wyłączenie (mogą one ubiegać się o zwolnienie tylko z części przepisów). Na odpowiednio uzasadniony wniosek zainteresowanego, który powinien zawierać w szczególności harmonogram dostosowywania się do postanowień Rozporządzenia 1371/2007, okres przejściowy może zostać przyznany do 3 grudnia 2014 r. Następnie może on być dwukrotnie przedłużany, za każdym razem na 5 lat. W sumie wyłączenia nie mogą być przyznane dłużej niż do 2024 r. Rozporządzenie daje zatem przedsiębiorstwom kolejowym szansę na sukcesywne dostosowywanie się do nowych przepisów.

II.12. Program budowy Kolei Dużych Prędkości

Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce został przyjęty uchwałą 276/2008 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 roku. 20 lutego 2008 roku powołany został Międzyresortowy Zespół ds. Kolei Dużych Prędkości, który nadzoruje realizację programu. Program obejmuje:

- budowę linii dużej prędkości kategorii I wg unijnych specyfikacji technicznych interoperacyjności o prędkości maksymalnej co najmniej 350 km/h z Warszawy przez Łódź do Poznania i Wrocławia,
- modernizację linii E65 Południe (CMK) Warszawa – Katowice/Kraków do parametrów linii dużej prędkości kategorii I lub II (w zależności od wyników studiów i warunków lokalnych dla poszczególnych odcinków), łącznie z budową nowych odcinków w regionie Katowic i Krakowa oraz od Katowic do granicy z Republiką Czeską i Słowacją,
- modernizację innych linii do prędkości 160/200 km/h stanowiących przedłużenie relacji pociągów dużej prędkości, w szczególności w kierunku Szczecina, Zielonej Góry, Gdańska i Białegostoku,
- działania komplementarne w zakresie: przebudowy węzłów kolejowych, budowy zaplecza technicznego do utrzymania linii, przygotowania standardów technicznych, szkolenia kadr itd.

KDP w Polsce – wizja przebiegu w 2020 r.

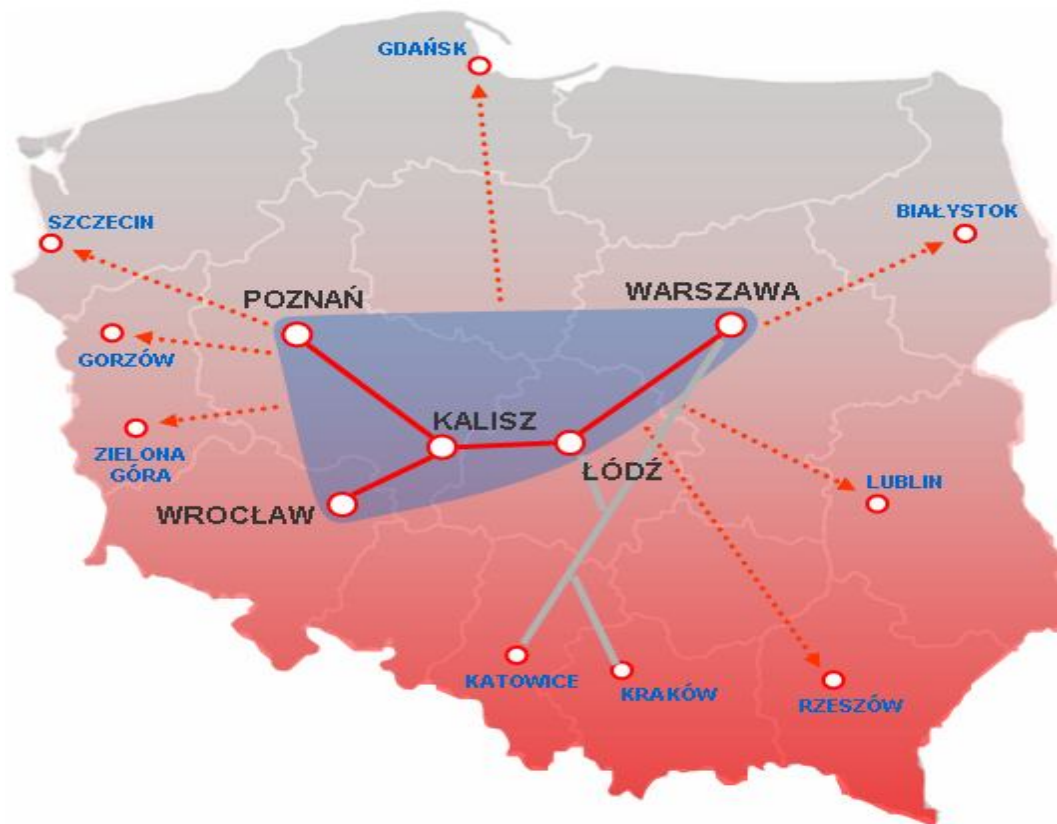


Tabela 6

Relacja	Obecny czas przejazdu	Czas przejazdu KDP (w tym linie zmodernizowane konwencjonalne)
Warszawa – Łódź	1:30	0:35
Warszawa – Poznań	2:45	1:30
Warszawa – Wrocław	5:00	1:30
Warszawa – Szczecin	5:30	3:15
Łódź – Poznań	3:15	1:00
Łódź – Wrocław	4:00	1:00
Łódź – Szczecin	5:45	2:45
Kraków – Poznań	8:30	3:00
Białystok – Wrocław	8:30	3:15
Rzeszów – Poznań	8:15	4:45

Źródła: *Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce*, przyjęty Uchwałą nr 276/2008 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r. oraz opracowanie własne PLK S.A., na podstawie dotychczasowych studiów

Nowa linia Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław, wraz z modernizowanymi w latach 2009–2015 liniami konwencjonalnymi E-65 (Gdynia–Warszawa–Katowice/Kraków), E-59 (Poznań–Szczecin) o standardzie 160–200 km/h i łącznikiem Łódź–Opoczno, stworzy sieć kolei dużych prędkości w Polsce, dzięki której możliwa będzie realizacja między innymi następujących celów:

- skrócenie czasu przejazdu pomiędzy największymi polskimi miastami średnio o połowę w stosunku do obecnie uzyskiwanych czasów przejazdów,

- korzystne ze względów gospodarczych, społecznych i środowiskowych zmiany w strukturze popytu na przewozy pasażerskie w Polsce w relacjach obsługiwanych przez linie KDP (rezygnacja z przejazdów samochodami prywatnymi, autobusami i samolotami na rzecz przewozów kolejowych),
- wzrost poziomu bezpieczeństwa w transporcie publicznym i zapewnienie komfortu przejazdu na poziomie przyjętym w UE,
- znaczna redukcja emisji CO₂ w publicznym transporcie pasażerskim.
- zwiększenie konkurencyjności polskich regionów i poprawa spójności kraju.

Zgodnie z harmonogramem przyjętym w *Programie budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce*, do 2015 r. będą realizowane wstępne prace przygotowawcze do wdrożenia Programu , prace przedprojektowe, wykupy gruntów oraz od 2014 r. prace budowlane. Program obejmuje m.in. następujące studia i działania komplementarne:

- studium wykonalności dla linii dużej prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław wraz z połączeniami tej linii z linią E65 Południe (CMK) pomiędzy Łodzią i Opoczmem oraz wspólnym przebiegiem w regionie Warszawy;
- studia wykonalności dla węzłów kolejowych poznańskiego, wrocławskiego, łódzkiego i warszawskiego;
- studium wykonalności dla tunelu średnicowego pod centrum Łodzi;
- modernizację dworców kolejowych głównych lub centralnych w głównych węzłach a w Łodzi budowę nowego dworca z tunelem w ramach II etapu modernizacji obecnego połączenia Warszawa – Łódź;
- przygotowanie kadr do projektowania, budowy i eksploatacji systemu kolei dużych prędkości;
- działania informacyjne o projekcie oraz tworzenie systemu informacji i bazy wiedzy o systemie KDP;

Wyniki studiów będą podstawą do rekomendacji w zakresie ostatecznego przebiegu trasy linii, zasad jej finansowania i realizacji inwestycji w 2011 r. W następnych latach będą prowadzone prace nad wybranym wariantem. W ramach tego etapu uzyskane będą decyzje środowiskowe i lokalizacyjne oraz rozpoczęte zostaną wykupy gruntów pod inwestycję.

Przystąpienie do rozpoczęcia budowy linii przewidziane jest na lata 2014-2020. Natomiast uruchomienie pierwszych połączeń kolejami dużych prędkości na tej linii planowane jest około 2020 roku⁵⁰.

Równolegle, prowadzone będą studia nad dalszym rozwojem sieci kolei dużych prędkości obejmujące inne miasta i regiony kraju oraz połączenia polskiej sieci dużych prędkości z siecią europejską do roku 2040, z rozważeniem obsługi Lublina, Rzeszowa, Gdańska i Szczecina.

⁵⁰Zgodnie z założeniami *Programu budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce*.

Przedmiotem studium w celu przystosowania do parametrów linii dużej prędkości została objęta także linia E65 Południe Warszawa – Katowice/Kraków. Prace studialne realizowane w latach 2009-2012 będą podstawą do rekomendacji opcji modernizacyjnej. Analizowane będą opcje modernizacji do prędkości 300 km/h. Analizie poddane zostaną też możliwości budowy nowych odcinków linii w regionie Krakowa oraz Katowic, łącznie z przedłużeniami do granicy z Republiką Czeską i Słowacją.

Wszystkie prace studialne, przygotowawcze przedprojektowe i projektowe prowadzone będą przez PLK SA, do czasu podjęcia przez Radę Ministrów decyzji w zakresie odmiennej organizacji realizacji projektu, tj. utworzenia spółki celowej. Zgodnie z Uchwałą Rady Ministrów z 19 grudnia 2008 r., nadzór nad przygotowaniem zadania inwestycyjnego objętego Programem wykonuje minister właściwy do spraw transportu.

III. PROGRAM REALIZACJI CELÓW I ZADAŃ RZĄDU W SEKTORZE KOLEJOWYM DO 2015 ROKU W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

III.1. Inwestycje w sieć kolejową ze środków publicznych

III.1.1. Inwestycje w ramach programów operacyjnych

Jedną z najpilniejszych misji Rządu w realizacji celów oraz zadań w zakresie infrastruktury kolejowej jest istotne unowocześnienie podstawowej sieci transportowej, jak również zapewnienie systematycznego podnoszenia jakości usług transportowych w kraju. Realizacja tego celu odbywa się przede wszystkim w ramach POIiŚ 2007–2013, który stanowi jeden z podstawowych programów operacyjnych będących efektywnym narzędziem wykorzystania środków pochodzących z Funduszu Spójności (FS) oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Cele generalne (polityczne) do osiągnięcia w rezultacie realizacji Programu to:

- spójność i bezpieczeństwo,
- eliminowanie barier rozwojowych,
- poprawa atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów,
- poprawa konkurencyjności,
- poprawa dostępności obszarów,
- standaryzacja procesów realizowanych w ramach POIiŚ oraz standaryzacja procesów wynikowych,
- stworzenie systemów lepiej dostosowujących się do zmian,
- „rozrost zaczynu”, który powstał wcześniej (rozszerzenie pierwszego wsparcia UE i jej oddziaływania na zmiany),
- zmuszenie do stosowania polityk horyzontalnych,
- zapewnienie integralności przedsięwzięć w ramach branży jak i w całym obszarze POIiŚ,
- doskonalenie umiejętności reagowania na zmiany.

Cele merytoryczne⁵¹, wyznaczone dla osi priorytetowej określone zostały w POIiŚ jako:

- wskaźniki produktu, w tym m.in. konieczność zmodernizowania łącznie 1248 km linii, wybudowanie i zmodernizowanie nabrzeży portowych – 1,5 km, zbudowanie i rozbudowanie centrów logistycznych oraz terminali kontenerowych – 3;

⁵¹Wyszczególnienie przeniesiono wprost z POIiŚ, jako bazujące na aktualnych na etapie tworzenia Programu oszacowaniach. Stwierdzone niedoszacowania kosztów projektów, wzrost cen materiałów, energii usług itd. wskazują na niezbędność urealnienia wskaźników. Komisja Europejska o problemie jest informowana, jest również świadoma, że korekty są konieczne.

- wskaźniki rezultatu:
 - ukończenie TEN–T dla projektu obejmującego VI korytarz długości 779 km linii – do zrealizowania do 2013/2015 r. – 74%/100%,
 - ukończenie TEN–T dla projektu E–75 – 9%/17%,
 - oszczędność czasu dla przewozu w wyniku przeprowadzonych modernizacji – 54 mln euro/rok,
 - dodatkowa liczba pasażerów obsłużonych dzięki usprawnieniu transportu miejskiego – 31,5 mln osób/rok.

W ramach POIiŚ (Priorytet VII, Działanie 7.1 – Rozwój transportu kolejowego) wsparcie środkami UE uzyskają kluczowe dla transportu kolejowego projekty z zakresu budowy lub modernizacji połączeń kolejowych wchodzących w skład sieci TEN–T oraz wybrane odcinki znajdujące się poza tą siecią, a także dotyczące poprawy obsługi pasażerów i transportu towarów w międzynarodowym i międzyregionalnym transporcie kolejowym. Program Operacyjny *Infrastruktura i Środowisko* przewiduje modernizację wybranych ciągów kolejowych: E20, E30, E59, E65, E75, linii Warszawa – Łódź, czy też linii Warszawa – Radom, a także zapewnienie dojazdów do portów lotniczych w Warszawie, Krakowie i Katowicach. Wartość planowanych do realizacji działań modernizacyjnych, w odniesieniu do transportu kolejowego, finansowanych ze środków Funduszu Spójności określono na kwotę 23 980,76 mln PLN. Całkowita wartość, uwzględniająca również wkład krajowy, wszystkich projektów POIiŚ z Działania 7.1 dotyczących sieci kolejowej wynosi 37 054,25 mln PLN⁵². *Lista projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013*, stosowana od 2 lutego 2010 obejmuje również zadania realizowane w ramach:

- Działania 7.2 Rozwój transportu morskiego, o wartości ogółem 3 969,8 mln PLN, przy udziale Funduszu Spójności w kwocie 2 363,57 mln PLN,
- Działania 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych, o wartości ogółem 1 074,12 mln PLN, przy udziale Funduszu Spójności w kwocie 411,27 mln PLN,

w których największym beneficjentem jest spółka PLK S.A.

Rezultatem będzie znaczące polepszenie parametrów technicznych linii kolejowych oraz dostosowanie ich do wymogów interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolejowego. Do roku 2015 będą realizowane projekty zgodnie z aktualną listą projektów indywidualnych (kluczowych) dla POIiŚ, która ze względu na rangę przedsięwzięć będzie stale aktualizowana zgodnie z przyjętymi przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (MRR) procedurami.

W realizacji programu nadrzędnie traktowane jest tworzenie warunków dla szybkiej absorpcji środków UE, m.in. przez zapewnienie dla projektów z listy, możliwie największych wskaźników współfinansowania unijnego. Równocześnie celem merytorycznym działań inwestycyjnych, jakim jest pilna poprawa standardu linii podstawowych, postrzegany jest co najmniej równorzędnie.

⁵² Stan na dzień 10.03.2010r.

Najwyższe znaczenie mają faktyczne możliwości finansowe i wykonawcze po stronie beneficjentów (głównie PLK S.A.) oraz uwarunkowania co do finansowania po stronie budżetu Państwa, wreszcie – możliwości i potrzeby wynikające z sytuacji eksploatacyjnej kolei.

Wszystkie projekty mają strategiczny charakter z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Ich oddziaływanie jest przede wszystkim ponadregionalne.

W ramach Priorytetu VII (Działanie 7.3 – Transport miejski w obszarach metropolitalnych), przewidywane jest również wsparcie dla projektów pn. „Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej” „Przebudowa i rozbudowa bocznicy kolejowej ze stacji kolejowej Modlin do Portu Lotniczego w Modlinie oraz budowa stacji/przystanku kolejowego na terenie Portu Lotniczego w Modlinie”, „Rozwój szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście”, „Kolej Metropolitalna w Trójmieście”, „Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” i „Szybka Kolej Metropolitalna w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT–City oraz integracja systemów transportu miejskiego”, a także zapewnienie w rezultacie realizacji przedsięwzięć regionalnej integracji systemu transportu miejskiego z typowym systemem kolejowym działającym w oparciu o zmodernizowaną infrastrukturę⁵³.

Komplementarnie do projektów infrastrukturalnych realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, w perspektywie inwestycyjnej do 2015 r. ujmowane jest wdrożenie projektów mających na celu rewitalizację i modernizację regionalnej i lokalnej infrastruktury kolejowej, zlokalizowanej na mapie kraju, jako uzupełniająca sieci transportowe. Sieci te usprawnią połączenia z głównymi ciągami transportowymi, w tym z liniami wchodzącymi w skład sieci TEN–T, regionalnymi węzłami kolejowymi, lotniskami i portami oraz centrami logistycznymi towarowymi i pasażerskimi. Realizacja projektów stanie się możliwa dzięki dofinansowaniu ze środków unijnych dostępnych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO) poszczególnych województw.

Zakres regionalnych inwestycji wpisuje się w cel główny strategii dla transportu kolejowego, którym jest stymulowanie dynamicznego rozwoju, przy wzmocnieniu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej, a także ukształtowanie efektywnego i zintegrowanego systemu transportowego poszczególnych województw odpowiadającego specyfice regionu.

W ramach RPO przewiduje się realizację przedsięwzięć odtworzeniowych na liniach kolejowych na łączną kwotę około 1,84 mld zł, przy zakładanym dofinansowaniu ze środków Unii Europejskiej (EFRR) w wysokości około 1,3 mld zł.

III.1.2. Inwestycje uzupełniające w ramach Funduszu Kolejowego i budżetu Państwa

⁵³W ramach wskazanego działania, beneficjentami mogą być zarówno zarządcy infrastruktury kolejowej, jak i gminy i miasta na prawach powiatu leżące w dziewięciu obszarach metropolitalnych lub działające w ich imieniu jednostki organizacyjne; związki i porozumienia jednostek samorządu terytorialnego; przewoźnicy świadczący usługi w zakresie transportu pasażerskiego na podstawie odpowiednich umów; zarządcy dróg; zarządcy infrastruktury komunikacyjnej; samorządy województw.

Jako uzupełnienie inwestycji współfinansowanych przez Unię Europejską, PLK S.A. przewiduje do roku 2015 zrealizowanie, 27 projektów rewitalizacji i modernizacji linii kolejowych w ramach Wieloletniego Programu Inwestycyjnego. Przedsięwzięcia te, jako aktualnie nie objęte programami unijnymi, będą sfinansowane z krajowych środków publicznych.

Do roku 2015 na ten cel przewiduje się pozyskanie z budżetu Państwa oraz z Funduszu Kolejowego środków w wysokości co najmniej 7 097,20 mln zł⁵⁴, przy czym – począwszy od roku 2012 – wysokość środków na te inwestycje powinna sukcesywnie wzrastać, współbieżnie ze spadającym zapotrzebowaniem na wkład krajowy do inwestycji POIiŚ i RPO.

III.1.3. Inwestycje wspólne zarządcy infrastruktury kolejowej i zarządców dróg publicznych (skrzyżowania linii kolejowych i dróg publicznych)

W działaniach z zakresu utrzymania infrastruktury transportowej w stanie zapewniającym odpowiedni poziom bezpieczeństwa prowadzenia ruchu zarówno kolejowego jak i drogowego, znaczenie węzłowe mają skrzyżowania linii kolejowych z drogami kołowymi. Dlatego będą kontynuowane na poziomie ministerialnym działania legislacyjne w celu przeprowadzenia zmiany odpowiednich regulacji ustawowych tak, 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.

Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w poziomie szyn wraz z urządzeniami zabezpieczenia ruchu, znakami kolejowymi, znakami drogowymi, odwodnieniem, oświetleniem, jak również nawierzchnią drogową i kolejową będzie należała odpowiednio do właściwych zarządców dróg i zarządców infrastruktury kolejowej, przy czym koszty utrzymania obszaru skrzyżowań będą dzielone odpowiednio na zarządcę drogi i zarządcę infrastruktury kolejowej.

W przypadku konieczności budowy albo przebudowy skrzyżowania w poziomie szyn (przejazdu) spowodowanej zwiększeniem natężenia ruchu kolejowego lub ruchu drogowego, koszty przebudowy tego skrzyżowania będzie ponosił właściwy zarządca, który wystąpi z taką inicjatywą. Zarządcy dróg w swoich planach modernizacji uwzględnią także modernizację (przebudowę) skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi. Uregulowane będą również zasady rozdziału pomiędzy zarządcę (właściciela) drogi i zarządcą infrastruktury kolejowej kosztów wynagrodzenia pracowników kolejowych obsługujących skrzyżowania w poziomie szyn jak i koszty energii zużywanej dla zapewnienia obsługi przejazdów, odpowiednich warunków oświetlenia, osygnalizowania itd.

W przypadku skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w różnych poziomach, budowa lub przebudowa skrzyżowania będzie należała do właściwego zarządcy drogi w razie budowy nowej lub przebudowy istniejącej drogi albo do właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej w razie budowy nowej lub przebudowy (modernizacji) istniejącej linii kolejowej.

⁵⁴ Stan na dzień 10.03.2010r.

Wskazane regulacje, przez zmniejszenie kosztów, które do tej pory nieproporcjonalnie obciążają zarządcę infrastruktury kolejowej, pozwolą na obniżenie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, prowadzić też będą do optymalizacji liczby przejazdów, przyspieszą proces automatyzacji ich obsługi oraz przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa ruchu.

III.2. Remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej – wdrożenie systemu kontraktowego

Celem strategicznym Rządu jest 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.

Wieloletnie zaniedbania w zakresie finansowania infrastruktury doprowadziły do katastrofalnych zaległości inwestycyjnych, a tym samym do fatalnego stanu większości linii kolejowych, stawiając pod groźbą zapaści technicznej znaczną część sieci kolejowej. Stworzenie więc odpowiednich mechanizmów finansowania utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej ma znaczenie zasadnicze.

Przeprowadzane na przestrzeni ostatnich lat analizy stanu infrastruktury wykazują, że podejmowane działania naprawcze nie są wystarczające i następuje ciągła dekapitalizacja nawierzchni kolejowej. Nie realizowanie potrzeb naprawczych i utrzymaniowych linii eksploatowanych (19 201 km) jest bezpośrednią przyczyną wprowadzania obostrzeń eksploatacyjnych w postaci:

- zmniejszania maksymalnych prędkości kursowania pociągów,
- wprowadzania punktowych ograniczeń prędkości,
- obniżania dopuszczalnych nacisków osiowych i liniowych,
- wyłączania z eksploatacji elementów infrastruktury kolejowej zagrażających bezpieczeństwu kursowania pociągów.

Dalsze niedofinansowanie działalności naprawczej nawierzchni kolejowej będzie skutkowało:

- zmniejszaniem prędkości maksymalnych o 20–30 km/h, na długości około 1 000–1 500 km torów rocznie,
- wzrostem ilości punktowych ograniczeń prędkości do poziomu 7 500–8 000 sztuk na długości 3 500–4 000 km toru,
- wyłączaniem z eksploatacji po około 400–500 km toru rocznie.

Na podstawie analizy stanu infrastruktury nawierzchni linii kolejowych w odniesieniu do prognozowanych prędkości rozkładowych na lata 2008–2015 określono przewidywane wyłączenia z eksploatacji odcinków torów, co ilustruje Tabela 7. Analizę wykonano przy założeniu finansowania robót utrzymaniowo-naprawczych w kolejnych latach na poziomie z roku 2008.

Tabela 7

Prognoza długości torów nie eksploatowanych w poszczególnych rozkładach jazdy na lata 2008–2015 z powodu złego stanu technicznego nawierzchni kolejowej

Tory wyłączone z eksploatacji	Jedn. miary	Rozkład jazdy							
		2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15
Długość odcinków wyłączonych z eksploatacji	km toru		605	11	255	371	560	720	706
Długość odcinków wyłączonych z eksploatacji narastająco	km toru	877	1 482	1 493	1 748	2 119	2 679	3 399	4 105

Źródło: PLK S.A.

Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej będzie możliwa tylko w przypadku znacznego zwiększenia dopływu środków finansowych ze źródeł zewnętrznych. Brak wsparcia finansowego może doprowadzić do lawinowego zamykania linii kolejowych, a w efekcie wyparcia kolei z rynku przewozów osób i towarów.

Obecnie środki przeznaczone na utrzymanie infrastruktury, jakimi dysponuje PLK S.A., są pochodną możliwych do pozyskania przychodów z rynku i aktualnego poziomu własnych kosztów (w dominującej części stałych) i w niewielkim stopniu pokrywają potrzeby w tym zakresie. Dodatkowym problemem jest fakt, iż kwota dofinansowania zastępująca część przychodów od przewoźników, jest ustalana corocznie w ustawie budżetowej, a nie na cały okres trwania kontraktu na utrzymanie infrastruktury kolejowej. Rodzi to wiele perturbacji. Tworzenie cennika ze stawkami dostępu na wiele miesięcy przed uchwaleniem ustawy budżetowej obarczone jest dużym ryzykiem, trudno też jest efektywnie wydać przyznane środki do końca danego roku zgodnie z zasadami prawa zamówień publicznych.

Wieloletnie kontrakty pomiędzy Państwem a zarządcą infrastruktury, spełniające wymogi Komisji Europejskiej zawarte w Komunikacie Komisji Europejskiej do Rady i Parlamentu Europejskiego „Wieloletnie umowy dotyczące jakości infrastruktury kolejowej”⁵⁵, są efektywnym narzędziem finansowania utrzymania (w tym remontów) infrastruktury kolejowej. Przy obecnym osadzeniu zarządcy infrastruktury w realiach rynkowych, umowy/kontrakty

⁵⁵Komunikat Komisji Europejskiej do Rady i Parlamentu Europejskiego „Wieloletnie umowy dotyczące jakości infrastruktury kolejowej”, COM(2008) 54 *final*, Bruksela, 6.02.2008 r.

wieloletnie są właściwym mechanizmem osiągnięcia celów, jakim jest zwiększenie konkurencyjności i efektywności transportu kolejowego. Kontrakty wieloletnie stanowią szansę dla obniżenia kosztów udostępniania infrastruktury oraz opłat za dostęp, ale przekazywane środki nie mogą być jedynie rekompensatą za utracone, w związku z ich obniżeniem, wpływy od przewoźników. Fundusze przekazywane na mocy takiego kontraktu, muszą pozwolić na realizację planów ujętych w strategiach rządowych i w planach inwestycyjnych.

Kontrakt musi określić zadania do wykonania w celu zapewnienia osiągnięcia i utrzymania określonego standardu infrastruktury kolejowej oraz sposób (źródło) ich finansowania. Kontrakt wieloletni obejmie koszty utrzymania (w tym remontów) infrastruktury kolejowej oraz koszty prowadzenia ruchu. Finansowanie musi być współmierne do określonych w kontrakcie zadań.

Wdrożenie systemu kontraktowego da też możliwość transferowania środków przyznanych na utrzymanie i remonty z jednego roku na drugi – co obecnie jest niemożliwe. Umożliwi to kontynuację robót, dostaw i usług zleczanych wg skomplikowanych procedur zamówień publicznych. Dodatkowo pozwoli na bardziej efektywne wykorzystanie środków oraz da możliwości planowania robót o większych zakresach niż na okres jednego roku. Podkreślić też należy, iż dłuższe zaangażowanie finansowe, a co za tym idzie stabilność finansowania, pozwala na zawieranie umów wieloletnich z wykonawcami robót utrzymania.

Dlatego docelowo, tj. po okresie przejściowym, 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 powołanego wyżej komunikatu COM(2008) ⁵⁶.

Kontrakt ten będzie zawarty według następujących zasad:

- okres obowiązywania kontraktu – co najmniej 5 lat,
- określenie w kontrakcie oczekiwanych ze względu na interes Państwa – społecznych parametrów technicznych dla kategorii linii kolejowych (prędkość jazdy, nacisk osi, skrajnia, długość pociągu towarowego itp.), ale również charakterystyk jakościowych i niezawodnościowych (liczba tras pociągowych w rozkładzie jazdy wyłączonych na potrzeby własne zarządcy infrastruktury, ilość opóźnień pociągów z winy zarządcy, ilość ograniczeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej itp.),
- określenie odpowiedniego (niezbędnego) poziomu finansowania utrzymania (w tym remontów) infrastruktury kolejowej,
- ustalenie – dla każdej linii – standardów utrzymania.

Warunki kontraktu będą znane z góry na cały okres jego obowiązywania i publicznie ogłoszone.

Finansowanie kosztów operacyjnych zarządcy, z wyłączeniem kosztów utrzymania (w tym remontów) infrastruktury kolejowej, pokrywane będzie przez zarządcę w ramach opłat za dostęp do infrastruktury.

⁵⁶Ten sam mechanizm kontraktowy będzie przewidziany na finansowanie utrzymania (w tym remontów) pozostałej infrastruktury, a nie będącej w zarządzie PLK S.A.

W związku z tym, iż pewne elementy infrastruktury kolejowej nie będące własności Skarbu Państwa lub JST zgodnie z załącznikiem II do Dyrektywy 2001/14/WE muszą być udostępniane na niedyskryminujących zasadach, to właściciel zarządzający tymi elementami infrastruktury będzie mógł wystąpić do ministra właściwego do spraw transportu o zawarcie kontraktu na finansowanie ich utrzymania. Takie rozwiązanie pozwoli zrekompensować prywatnemu przedsiębiorcy spadek dochodów związanych ze stosowaniem akceptowalnych przez rynek niedyskryminujących cen dostępu do tych elementów infrastruktury.

Szczegóły dotyczące wieloletniego kontraktu zostaną odpowiednio sformułowane w ustawie o transporcie kolejowym, stanowiącej zarazem podstawę prawną do jego zawarcia.

W okresie przejściowym, tj. na lata 2010–2011, pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu i PLK S.A. zostanie zawarty wieloletni kontrakt spełniający w jak największym stopniu wyszczególnione wyżej założenia.

III.3. Zarządzanie dworcami kolejowymi – wdrożenie opłaty dworcowej dla przewoźników kolejowych

Utrzymywanie obecnego systemu w zakresie funkcjonowania dworców kolejowych przez najbliższe lata nie pozwoliłoby w pełni zdyskontować korzyści płynących z inwestycji w nowoczesną infrastrukturę liniową, tabor, systemy informatyczne wspomagające zarządzanie procesami transportowymi. Dotychczasowa podstawowa funkcja dworca kolejowego stanie się w nieodległej przyszłości, szczególnie w dużych aglomeracjach miejskich, składnikiem megastruktur wielkich centrów handlowych, rozrywkowo-gastronomicznych, biurowych i konferencyjno-hotelowych.

Dworce kolejowe stanowią główny punkt wyjścia do kształtowania warunków mających zasadniczy wpływ na jakościową zmianę oferty kolei i samych dworców, a także przy korzystnym zdyskontowaniu możliwej do spełnienia przez nie roli w strukturze miasta. W tej sytuacji celem nadrzędnym jest stworzenie wewnątrz i zewnątrz zintegrowanego systemu obsługi transportowej społeczeństwa z wykorzystaniem nowoczesnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (ZWP) w ramach zrównoważonego rozwoju, w pierwszej kolejności z wykorzystaniem dworców w największych aglomeracjach. W wymiarze praktycznym, oznacza to przekształcenie obecnych dworców w wielofunkcyjne obiekty powiązane z systemem komunikacyjno-urbanistycznym miast.

Docelowy model zarządzania dworcami kolejowymi powinien uwzględniać wszystkie uwarunkowania wynikające z funkcji podstawowych związanych z obsługiwaniem ruchem kolejowym, a także innych funkcji komunikacyjnych i pomocniczych (w tym o charakterze komercyjnym), a w szczególności powinien odnosić się do wszelkiego rodzaju zagrożeń dla bezpieczeństwa pasażerów i prowadzenia ruchu kolejowego, jakie sam dworzec i jego bezpośrednie otoczenie mogą generować.

W Tabeli 8 zestawiono podział dworców na określone grupy oraz kryteria, które pozwoliły dokonać podziału. Podział stanowi bazę dla wdrożeń ZWP.

Tabela 8

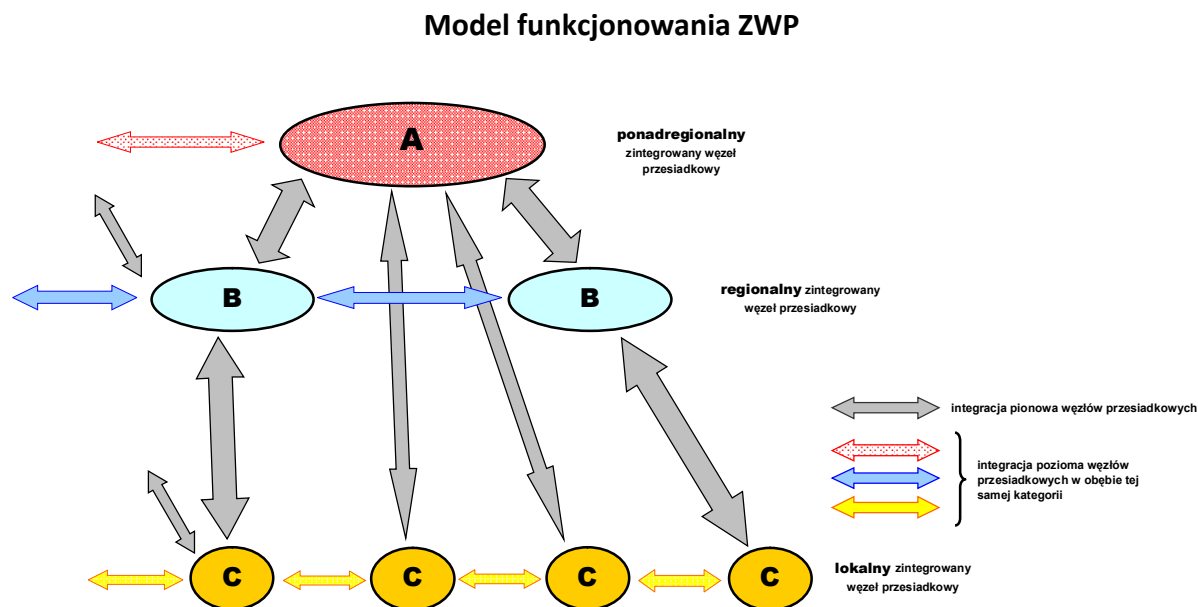
Grupy rodzajowe dworców kolejowych

Grupa dworców	Liczba dworców	Zakres obsługi
<p>A – ponadregionalny zintegrowany węzeł przesiadkowy</p> <ul style="list-style-type: none"> – odprawy podróżnych > 1 mln pasażerów rocznie – ważny węzeł komunikacyjny o znaczeniu ponadregionalnym, zlokalizowany w mieście wojewódzkim lub w aglomeracji – uczestniczy w obsłudze międzynarodowych, międzywojewódzkich i regionalnych przewozów pasażerskich – nieruchomość dworcowa posiada znaczący potencjał inwestycyjny lub z przyległym terenem może być obiektem inwestycyjnym – położony w centrum miasta (kryterium uzupełniające) 	24	<p>Integracja kolejowych przewozów:</p> <ul style="list-style-type: none"> – międzynarodowych – międzywojewódzkich – regionalnych <p>z innymi rodzajami transportu, w tym z transportem publicznym</p>
<p>B – regionalny zintegrowany węzeł przesiadkowy</p> <ul style="list-style-type: none"> – odprawy podróżnych – 0,5–1,0 mln pasażerów rocznie – węzeł komunikacyjny o znaczeniu regionalnym – uczestniczy w obsłudze międzywojewódzkich, regionalnych i lokalnych przewozów pasażerskich – położony w centrum miasta, nieruchomość dworcowa posiada potencjał inwestycyjny 	95	<p>Integracja kolejowych przewozów:</p> <ul style="list-style-type: none"> – międzywojewódzkich – regionalnych – lokalnych <p>z innymi rodzajami transportu, w tym z transportem publicznym</p>
<p>C – lokalny zintegrowany węzeł przesiadkowy</p> <ul style="list-style-type: none"> – odprawy podróżnych – 0,15–0,50 mln pasażerów rocznie – węzeł komunikacyjny o znaczeniu lokalnym – uczestniczy w obsłudze regionalnych (lokalnych) przewozów pasażerskich – położony w centrum miasta – nieruchomość dworcowa posiada niewielki potencjał inwestycyjny 	172	<p>Integracja kolejowych przewozów:</p> <ul style="list-style-type: none"> – regionalnych – lokalnych <p>z innymi rodzajami transportu, w tym z transportem publicznym</p>
<p>D – pozostałe dworce obsługują tylko niewielki ruch regionalny (lokalny) i nie będą pełnił funkcji zintegrowanego węzła</p>	719	Obsługa niewielkich przewozów lokalnych

Źródło: opracowanie PKP S.A.

Model funkcjonowania systemu zintegrowanych węzłów przesiadkowych oparto o zasady przedstawione na schemacie zawartym na Rysunku 7.

Rysunek 7



Źródło: opracowanie własne na podstawie schematu PKP S.A.

Obecnie, łączne odprawy podróżnych realizowane na dworcach grup A, B, C to około 122,8 mln pasażerów/rok. Oznacza to, że ok. 28% ogólnej liczby dworców obsługuje aż 45% pasażerów. Do roku 2015 udział ten zmieni się znacząco i udział tychże dworców w obsłudze klientów kolei wzrośnie prawdopodobnie prawie do 60%.

Działania pozwalające wdrożyć ZWP, to przede wszystkim utworzenie w 2010 r. – na bazie Oddziału Dworce Kolejowe PKP S.A. – spółki Dworce Kolejowe jako zarządzającego dworcami i terenami wokół dworców.

Model zarządzania dworcami w systemie ZWP, wraz z jego cechami charakterystycznymi przedstawiono poniżej, w Tabeli 9.

Tabela 9

Dworzec w systemie ZWP – cechy

Charakterystyka modelu	Wady	Zalety
Zarządzanie prowadzi spółka Dworce Kolejowe (zarządca dworców). Spółka posiada swoje filie w miastach wojewódzkich. Filie zarządzają jednym lub kilkoma dworcami. Korzystanie z układu komunikacyjnego dworca odbywa się odpłatnie (opłata dworcowa). Pozostali partnerzy zawierają stosowne umowy ze spółką Dworce Kolejowe	Liczne umowy regulujące relacje spółki Dworce Kolejowe z podmiotami Grupy PKP oraz podmiotami zewnętrznymi	Umożliwienie prowadzenia w pełni koordynacji na każdym etapie, począwszy od bieżącej eksploatacji do planowania i programowania rozwoju. Jest jeden podmiot odpowiedzialny za jakość usług, jeden podmiot w relacjach zewnętrznych

Źródło: opracowanie PKP S.A.

Dla okresu przejściowego, w latach 2010–2015, zarządzanie dworcami odbywać się będzie wg następujących form:

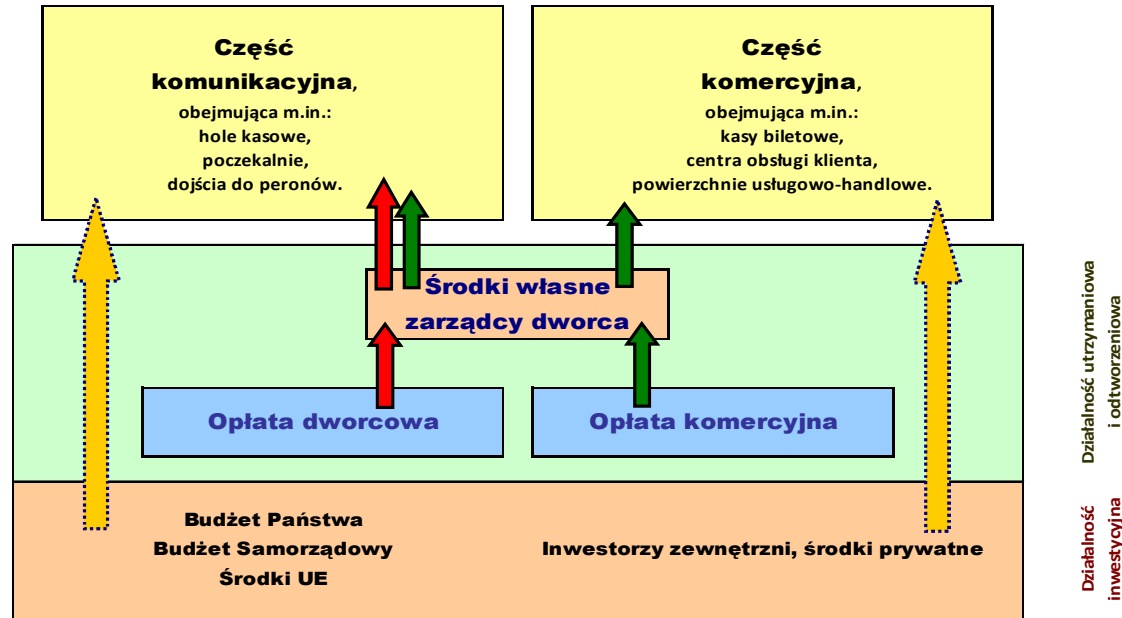
- do końca 2010r. zarządzanie dworcami czynnymi w liczbie około 1000 dworców (grupa A, B, C, D) będzie prowadzone przez zreorganizowany Oddział Dworce Kolejowe;
- po wprowadzeniu opłaty dworcowej, dworce czynne będą zarządzane przez spółkę o roboczej nazwie Dworce Kolejowe;
- 1 641 dworców nieczynnych (tworzą one tzw. grupę E) będzie zarządzanych przez PKP S.A.

Co najmniej do końca 2015 r. właścicielem dworców pozostanie PKP S.A. z wyjątkiem dworców, które są już lub będą do tego czasu własnością samorządów. Nie powinno to jednak ograniczać (również w zakresie obciążeń finansowych) działań rozwojowych, podejmowanych w odniesieniu do systemu kolejowego, w szczególności w zakresie poprawy bezpieczeństwa, przepustowości oraz wymaganych standardów w zakresie obsługi pasażerów.

Po roku 2015 r., dworce grup A, B, C, D oraz dworce grupy E, które nie zostaną przekazane samorządom, zbyte lub zlikwidowane, staną się własnością Skarbu Państwa.

Finansowanie działalności operacyjnej i inwestycyjnej odnoszącej się do dworców kolejowych przebiegać będzie z zachowaniem zasad przedstawionych na Rysunku 8.

Dworce kolejowe – finansowanie działalności



Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów PKP S.A.

Opłata dworcowa zostanie wdrożona najwcześniej w 2011 r., po wprowadzeniu przepisów umożliwiających jej ustanowienie i nakładających obowiązek ponoszenia jej przez przewoźników.

Założeniem jest, że opłata dworcowa będzie pobierana przez zarządcę infrastruktury kolejowej jako opłata za korzystanie z powierzchni ogólnodostępnych (publicznych) na dworcach kolejowych oraz wokół dworców kolejowych funkcjonalnie związanych z obsługą pasażerów i rozliczana między zarządcą infrastruktury a podmiotem zarządzającym dworcami kolejowymi lub właścicielem dworca, przy czym powinna być wystawiana odrębna faktura na wyżej

wymienioną usługę ze wskazaniem konta zarządcy dworca. Konieczne jest w tym obszarze precyzyjne zdecydowanie o wzajemnych relacjach zarządzających.

W perspektywie do końca 2015 r. działalność inwestycyjna odnosząca się do części ogólnodostępnej dworców (komunikacyjnej) będzie prowadzona z wykorzystaniem środków finansowych pochodzących ze: środków PKP S.A., budżetu Państwa, samorządów, środków unijnych. W odniesieniu do części komercyjnej – ze środków pochodzących od inwestorów zewnętrznych/prywatnych. Środki własne zarządzającego dworcami pochodzące z opłaty dworcowej i komercyjnej służyć będą do prowadzenia działalności utrzymaniowej.

III.4. Powiązania kapitałowe zarządcy infrastruktury kolejowej z innymi podmiotami działającymi w zakresie infrastruktury kolejowej

Celem strategicznym zaangażowania kapitałowego PLK S.A. w spółki prawa handlowego jest zagwarantowanie swobodnego dostępu do potencjału niezbędnego do wypełniania ustawowych obowiązków zarządcy infrastruktury kolejowej, a w szczególności utrzymania infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, poprzez stworzenie bazy utrzymaniowo-naprawczej infrastruktury kolejowej.

Dla osiągnięcia tego celu konieczne jest m.in.

- zachowanie pozycji dominującej PLK S.A. w czterech działających obecnie spółkach „utrzymaniowo-naprawczych”,
- stworzenie możliwości wspomagania działalności statutowej prowadzonej przez PLK S.A. poprzez tworzenie nowych lub udział kapitałowy w już istniejących podmiotach gospodarczych,
- dokończenie procesu wyposażania przez PKP S.A. spółek zależnych od PLK S.A. w majątek niezbędny do prowadzenia przez te podmioty swojej działalności.

Ponadto, w celu wzmocnienia potencjału wykonawczego przy realizacji zadań utrzymaniowych i inwestycyjnych przewiduje się możliwość połączenia podmiotów „utrzymaniowo-naprawczych”, z rozważeniem włączenia Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie. Szczegółowe analizy efektywności i zasadności możliwych rozwiązań w tym zakresie zostaną przeprowadzone w 2010 roku.

W celu wzmocnienia efektywności zarządzania zasobami infrastrukturalnymi oraz zapewnienia zintegrowanego bezpieczeństwa i sprawnie funkcjonującego kolejowego systemu techniczno-eksploatacyjnego, w szczególności zagwarantowania dla PLK S.A. dostępności urządzeń energetycznych i telekomunikacyjnych oraz technologicznych aplikacji informatycznych niezbędnych dla zarządcy infrastruktury do wypełnienia jego ustawowych obowiązków, zostaną wzmocnione relacje pomiędzy PLK S.A. a PKP Energetyka S.A., Telekomunikacją Kolejową sp. z o.o., PKP Informatyka sp. z o.o., a także spółkami zarządzającymi dworcami kolejowymi. Planowane powiązania muszą uwzględniać podstawowe zasady funkcjonowania rynku kolejowego

(np. w zakresie oddzielenia funkcji zarządzania infrastrukturą od działalności przewozowej), przestrzeganie obowiązujących zasad zarządzania bezpieczeństwem oraz zapewnienie ciągłości łańcucha odpowiedzialności w tym zakresie.

IV. PROGRAM REALIZACJI CELÓW I ZADAŃ RZĄDU W SEKTORZE KOLEJOWYM DO 2015 ROKU W ZAKRESIE GRUPY PKP

Przy wzięciu pod uwagę wykonywania przez Ministra Infrastruktury nadzoru właścicielskiego nad PKP S.A. najważniejszymi zadaniami do podjęcia i zrealizowania w latach 2010–2015 są:

- dokończenie restrukturyzacji majątkowej w Grupie PKP,
- prywatyzacja spółek zależnych od PKP S.A.,
- zapewnienie efektywnych źródeł obsługi historycznego zadłużenia byłego p.p. PKP i PKP S.A.

Realizacja zadań w zakresie przekształceń majątkowych i własnościowych spowoduje znaczne ograniczenie dotychczasowej roli i zadań spółki-matki całej grupy, czyli PKP S.A., co musi prowadzić do zdefiniowania nowej roli tej spółki.

IV.1. Program restrukturyzacji majątkowej spółek Grupy PKP

Program restrukturyzacji majątkowej Grupy PKP na lata 2010–2015 obejmuje cztery elementy.

Zadaniem priorytetowym jest umożliwienie zarządcy infrastruktury (PLK S.A.) zarządzania niezbędnymi (nieprzekazanymi w latach poprzednich) składnikami infrastruktury kolejowej, co wynika z konieczności zapewnienia przez Polskę w pełni niedyskryminujący dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z wymogami I pakietu kolejowego.

Równie ważna jest realizacja zmian własnościowych w zakresie dworców kolejowych, w tym przekazywanie ich na rzecz władz samorządowych a także dokończenie procesu wyposażania spółek zależnych od PKP S.A. w składniki majątkowe niezbędne do ich funkcjonowania, zgodnie z odpowiednimi przepisami ustawy o restrukturyzacji PKP⁵⁷.

Zadaniem ciągłym PKP S.A. w całym okresie realizacji programu jest ponadto zagospodarowanie, na zasadach komercyjnych, nieruchomości zbędnych do prowadzenia działalności gospodarczej.

IV.1.1. Przekazanie zarządcy infrastruktury niezbędnych składników infrastruktury kolejowej

⁵⁷Art. 17 ustawy o restrukturyzacji PKP.

W grudniu 2005 roku PKP S.A. wniosła w formie wkładu niepieniężnego do PLK S.A. 16 568 km linii kolejowych obejmujących, w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, wszelkie nakłady z wyłączeniem gruntów. W okresie przejściowym, co najmniej do końca 2015 r., spółka PLK S.A. będzie nieodpłatnie korzystała z gruntów zajętych pod linie kolejowe. Zostanie dokonana analiza umowy D50 w zakresie jej zgodności z obowiązującymi przepisami, a następnie jej ewentualna weryfikacja.

W świetle Rozporządzenia Komisji (WE) nr 851/2006 z dnia 09.06.2006 r. określającego pozycje, które należy uwzględnić pod poszczególnymi nazwami w planach kont, stanowiące załącznik do rozporządzenia Rady (EWG) nr 1108/70, z dnia 04.06.1970 r., wprowadzającego system księgowy dla wydatków na infrastrukturę w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej, w skład infrastruktury kolejowej wchodzi między innymi „drogi dojazdowe dla pasażerów i towarów, w tym drogi dostępu”. Oznacza to, iż pełniące powyższą funkcję, stacje rozrządowe i manewrowe, powinny być zarządzane przez zarządcę infrastruktury.

Powyższe rozwiązanie wprowadza także uregulowanie własności stacji rozrządowych i manewrowych pod kątem zgodności z art. 17, ust. 5 i 6 ustawy o restrukturyzacji.

Niektóre składniki infrastruktury kolejowej udostępniane są innym podmiotom niż PLK S.A. na podstawie umów cywilno-prawnych. Dotyczy to głównie pozostałych zarządców infrastruktury kolejowej, a więc PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. i Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

Składnikami tej infrastruktury są między innymi:

- linie kolejowe (normalno i szerokotorowe),
- stacje manewrowe i rozrządowe,
- tory dojazdowe do bocznic nie leżących na terenach zarządzanych przez PKP S.A.,
- tory na których odbywają się odprawy graniczne na stacjach granicznych,
- elementy dróg ochronnych i ochrony bocznej służące do obsługi przebiegów pociągowych,
- urządzenia sterowania ruchem wykorzystywane do obsługi przebiegów pociągowych i manewrowych,
- budynki i budowle oraz związane z nimi urządzenia sterowania ruchem kolejowym służące do prowadzenia ruchu pociągów,
- budynki i budowle związane z zarządzaniem linią kolejową,
- perony, tunele, kładki, ciągi komunikacyjne związane z tymi obiektami,
- elementy informacji wizualno-nagłośnieniowej,
- tory na- i wyładunkowe wraz z rampami i placami załadunkowymi zlokalizowane w pasie linii kolejowej stanowiące ogólnodostępną infrastrukturę przeładunkową.

Szereg wymienionych rodzajowo składników majątkowych zalicza się do tzw. urządzeń kluczowych infrastruktury kolejowej, które zgodnie z generalnymi zasadami Unii Europejskiej w odniesieniu do transportu kolejowego, powinny być udostępniane operatorom przewozów i innym podmiotom na niedyskryminujących zasadach.

Wdrożenie powoływanych wyżej zasad wymaga:

- przeprowadzenia szczegółowej inwentaryzacji elementów infrastruktury kolejowej,
- określenia pod względem rodzajowym i ilościowym urządzeń kluczowych infrastruktury, które będą obligatoryjnie zarządzane przez PLK S.A. w celu zapewnienia niedyskryminującego dostępu,
- określenia pod względem rodzajowym i ilościowym urządzeń kluczowych infrastruktury, które mogą pozostać w gestii innych podmiotów, pod warunkiem, że te podmioty zapewnią dostęp do nich zgodnie zasadą TPA i „ostatniej mili” w oparciu o niedyskryminujące warunki dostępu.

Wymienione działania zostaną zrealizowane w latach 2010–2011.

IV.1.2. Wyposażenie spółek zależnych od PKP S.A. w składniki majątkowe niezbędne do ich funkcjonowania

Zgodnie z zapisami art. 17 ust. 1 ustawy o restrukturyzacji PKP, PKP S.A. wniesie do spółek utworzonych na podstawie tej ustawy, w tym do PLK S.A., określone uchwałą Walnego Zgromadzenia PKP S.A. wkłady niepieniężne w postaci zespołu składników materialnych i niematerialnych, wyodrębnionych z jej przedsiębiorstwa, niezbędnych do prowadzenia działalności statutowej. PKP S.A. wnosi do spółek utworzonych na podstawie wymienionej ustawy niezbędne składniki majątkowe po uzyskaniu przez te składniki stanu zdolności aportowej. Do końca 2008 roku wniesiono do spółek Grupy PKP majątek nieruchomy o wartości 5 561,4 mln zł. Po uwzględnieniu wniesionego majątku ruchomego i wkładów pieniężnych, wartość mienia, w które PKP S.A. wyposażyła dotychczas spółki Grupy PKP, wynosi 15 560,6 mln zł.

Zakłada się, że proces wyposażania spółek, utworzonych przez PKP S.A. na podstawie przepisów przywołanej powyżej ustawy w zespół składników materialnych i niematerialnych niezbędnych do prowadzenia przez nie działalności, zostanie zasadniczo zakończony do końca 2013 r.⁵⁸. Tempo tego procesu będzie uzależnione od:

- postępu w zakresie regulowania stanu prawnego nieruchomości,
- skutków podatkowych,

⁵⁸Do chwili obecnej w pełni wyposażone w niezbędny majątek zostały jedynie: PKP Informatyka sp. z o.o., Gorzów Wagoni sp. z o.o., Wagrem Kluczbork sp. z o.o.

- sytuacji finansowej PKP S.A. i Grupy PKP.

Dalsze działania mogą obejmować pojedyncze nieruchomości o szczególnie skomplikowanej sytuacji prawnej, a proces ten zakończy się w roku 2015.

W celu przyspieszenia procesu wyposażania spółek w majątek niezbędny i zminimalizowania wypływu środków pieniężnych z PKP S.A. w celu zapłaty podatku dochodowego od osób prawnych powstałego w wyniku wnoszenia aportów do spółek planuje się regulowanie zobowiązań PKP S.A. wobec budżetu Państwa z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych, powstałych w rezultacie wnoszenia do spółek przewozów pasażerskich i towarowych (o których mowa w art. 14 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o ustawie o restrukturyzacji PKP) oraz PLK SA, PKP Energetyka sp. z o.o., PKP Telekomunikacja Kolejowa sp. z o.o. i PKP Linia Szerokotorowa sp. z o.o. aportów akcjami PLK S.A. To rozwiązanie zaprojektowano w zmianie ustawy o komercjalizacji PKP (Projekt II). W odniesieniu do poszczególnych spółek utworzonych przez PKP S.A. na podstawie przepisów ustawy o restrukturyzacji PKP, zakłada się podjęcie następujących działań:

- **Przewozy Regionalne sp. z o. o.** – opracowane już zostały przepisy ustawowe regulujące kwestię wniesienia przez PKP S.A. aportu w postaci nieruchomości niezbędnych do prowadzenia działalności w zakresie przewozowym, czyli zapleczy techniczno-eksploatacyjnych do Przewozów Regionalnych, nabycia przez Skarb Państwa udziałów w kapitale zakładowym Przewozów Regionalnych od PKP S.A. oraz objęcia tych udziałów przez samorządy województw. Przystępując do procesu usamorządowania spółki Przewozy Regionalne w roku 2008, uzgodniono trójstronnie, pomiędzy Ministrem Infrastruktury, PKP S.A. i samorządami województw, że spółka zostanie wyposażona w nieruchomości niezbędne do obsługi i utrzymania taboru kolejowego (zaplecza). Znalazło to wyraz w Porozumieniu zawartym w dniu 9 grudnia 2008r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury a Województwami oraz Uchwale Nr 256/2008 Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2008 r. Spółka Przewozy Regionalne powinna posiadać różnego rodzaju nieruchomości konieczne do realizacji zadań w ramach działalności przewozowej. Są to zarówno budynki biurowe niezbędne dla obsługi administracyjnej, magazyny, jak i zaplecza techniczno - eksploatacyjne. Zaplecza techniczno – eksploatacyjne są niezbędne do bieżącego utrzymywania w sprawności technicznej oraz przeglądów taboru kolejowego. Nie były wniesione wcześniej do spółki, ponieważ stan prawny nieruchomości był nieuregulowany. Spółka od początku swojego istnienia dzierżawiła zaplecza od PKP S.A. Obecnie do wniesienia aportem do Przewozów Regionalnych przygotowanych jest 26 nieruchomości (mają uregulowany stan prawny) na kwotę 268 240 076 zł;
- **PKP Intercity S.A.** – zakłada się, że do połowy 2010 r. w wyniku tych działań zostanie ustalona ostateczna liczba nieruchomości, w stosunku do których zostaną wdrożone intensywne prace mające na celu przygotowanie ich do stanu zdolności aportowej i wyposażenie w nie spółki w terminie do końca 2013 roku, tj. do czasu, gdy PKP S.A. będzie akcjonariuszem spółki lub zbycie w innej formie po wyjściu kapitałowym PKP S.A. ze spółki w terminie do końca 2015 roku;
- **PKP Cargo S.A.** – do końca 2010 r. planowane jest wniesienie do spółki 34 nieruchomości obecnie używanych przez spółkę na podstawie umowy dzierżawy, o łącznej wartości ok. 198 mln zł. Obecnie trwają i trwać będą nadal prace nad harmonogramem przygotowania do stanu zdolności aportowej kolejnych nieruchomości, które ze względu na uwarunkowania prawne zdolność taką mogą uzyskać po roku 2010.

Priorytety w zakresie przygotowania nieruchomości do aportu obejmują:

- zaplecza techniczne do eksploatacji i napraw taboru (lokomotywy i wagonów towarowych),
- w ograniczonej i ekonomicznie uzasadnionej liczbie – tereny pod budowę centrów logistycznych,
- zwarte i dające się funkcjonalnie i geodezyjnie wydzielić punkty przeładunkowe, mogące pełnić funkcje bocznic kolejowych, nie budzące wątpliwości z punktu widzenia konieczności zachowania ogólnodostępności kluczowych urządzeń infrastruktury kolejowej,
- pozostałe nieruchomości niezbędne do realizacji zadań statutowych, w tym niektóre siedziby jednostek organizacyjnych spółki.

PKP S.A. wspólnie z PKP Cargo S.A. do 30 czerwca 2010 roku przygotowuje szczegółowy harmonogram wnoszenia aportem nieruchomości niezbędnych do funkcjonowania PKP Cargo S.A. na lata 2010–2013;

- **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.** – w latach 2001–2003 PKP S.A. wniosła do PLK S.A. majątek ruchomy, niezbędny do prowadzenia działalności statutowej. Przekazanie infrastruktury zarządzanej przez PLK S.A. w formie aportu nie było możliwe ze względu na trwający proces regulacji stanów prawnych gruntów będących w posiadaniu PKP S.A. oraz konieczność dokonania niezbędnych podziałów geodezyjnych prowadzących do wyodrębnienia elementów nie wchodzących w skład linii kolejowych. Najważniejszym zadaniem w odniesieniu do PLK S.A. jest przygotowanie do ostatecznego uregulowania praw własnościowych nieruchomości stanowiących linie kolejowe. Spółka PKP S.A., wraz z PLK S.A., podjęła prace mające na celu określenie gruntów wchodzących w skład linii kolejowych zarządzanych przez PLK S.A. W wyniku tych działań, zostaną w pierwszej kolejności naniesione na mapach geodezyjnych linie rozgraniczające grunty linii kolejowych z obszaru kolejowego.

Zakłada się następujące terminy realizacji tego przedsięwzięcia:

- grunty pod liniami znaczenia państwowego – do 31 grudnia 2010 roku,
- grunty pod pozostałymi liniami – do 31 grudnia 2011 roku.

Biorąc pod uwagę te koszty wniesienia do PLK S.A. aportem gruntów pod liniami kolejowymi, na których naniesienia zostały już wniesione aportem, a także wniesienia aportem pozostałych linii kolejowych wraz z gruntami i innych składników infrastruktury kolejowej, których poniesienie nie wytwarza żadnej wartości dodanej a również:

- ograniczenia związane z regulacją stanu prawnego gruntów, głównie na terenach, gdzie brakuje dokumentów potwierdzających własność Skarbu Państwa lub objętych procesem komunalizacji,
- niewystarczające w stosunku do potrzeb możliwości organizacyjne i finansowe PKP S.A. w zakresie przygotowania tak dużej liczby nieruchomości do stanu zdolności aportowej,

przyjęto rozwiązanie polegające na zaniechaniu wnoszenia aportem do PLK S.A. składników infrastruktury kolejowej do czasu przejęcia praw do nieruchomości gruntowych, zajętych pod linie kolejowe i naniesień przez Skarb Państwa.

W celu uregulowania tej kwestii, zostanie dokonana zmiana ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

W zakresie pozostałych nieruchomości niezbędnych do funkcjonowania PLK S.A., nie stanowiących majątku infrastruktury kolejowej, PKP S.A. wspólnie z PLK S.A. do 30 czerwca 2010 roku przygotuje szczegółowy harmonogram ich aportowania na lata 2010–2013;

- **PKP Energetyka S.A. i Telekomunikacja Kolejowa sp. z o.o.** – proces wnoszenia do spółek jest kontynuowany. Do końca 2010 r. planowane jest wniesienie do spółek odpowiednio 75 i 15 nieruchomości. Zakłada się, że do roku 2013 obydwie spółki zostaną wyposażone w podstawowy majątek nieruchomy na podstawie odpowiednio przygotowanych harmonogramów;
- **PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.** – podjęto działania wyposażania spółki w nieruchomości stanowiące jej siedzibę oraz zaplecza techniczne (Gdynia Cisowa i Wejherowo). Działania obejmujące wyżej wymienione operacje majątkowe zostaną sfinalizowane w 2010 r. Zbycie udziałów PKP S.A. w PKP SKM poprzedzone będzie rozliczeniem nakładów poniesionych przez spółkę na modernizację infrastruktury linii nr 250. Linia ta będzie docelowo własnością Skarbu Państwa i zostanie oddana w zarząd PKP SKM na podstawie wieloletniego kontraktu;
- **PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.** – do 2013 roku aportem zostanie wniesiona siedziba spółki zlokalizowana w Zamościu, zaplecza techniczne oraz wytypowane punkty przeładunkowe. Linia kolejowa szerokotorowa będzie docelowo własnością Skarbu Państwa. Linia ta będzie nadal zarządzana przez PKP LHS;
- **Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury sp. z o.o.** – w 2010 r. do spółki zostanie wniesionych 5 nieruchomości stanowiących zaplecza techniczne. Wyposażenie spółki w pozostałe nieruchomości nastąpi do 2013 roku (wniesienie do czasu, gdy PKP S.A. będzie udziałowcem spółki lub zbycie w innej formie po wyjściu kapitałowym PKP S.A. ze spółki);
- **Spółki napraw i utrzymania infrastruktury kolejowej wniesione w całości do PLK S.A, tj. Zakład Robót Komunikacyjnych DOM w Poznaniu, Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie, Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe w Gdańsku i Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM we Wrocławiu,** użytkują łącznie 15 nieruchomości dzierżawionych od PKP S.A. Ustawodawca dopuścił możliwość wnoszenia niezbędnego majątku do spółek utworzonych na podstawie ustawy o restrukturyzacji PKP również po zbyciu części lub całości udziałów w tych spółkach. Poszczególne nieruchomości niezwłocznie po uzyskaniu zdolności aportowej, zostaną wniesione do tych spółek do końca 2013 r. Dodatkowe udziały objęte przez PKP S.A. w tych spółkach zostaną przekazane w możliwie najkrótszym terminie do PLK S.A. – obecnego właściciela tych spółek;
- **Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.** – w myśl umowy prywatyzacyjnej, zawartej 30 września 2005 r., używane przez spółkę nieruchomości zostaną przekazane na rzecz Samorządu Województwa Mazowieckiego w oparciu o stosowne przepisy prawa. Zgodnie z przyjętym harmonogramem, prawa do nieruchomości wchodzących w skład linii kolejowych zarządzanych przez spółkę oraz stanowiące siedzibę i zaplecze techniczne spółki w Grodzisku Mazowieckim zostaną przeniesione na rzecz wymienionego samorządu do końca 2010 r.;
- **KPTW „Natura Tour” sp. z o.o. i CS Szkolenie i Doradztwo sp. z o.o.** – do końca 2012 r. spółki zostaną wyposażone w podstawowy majątek nieruchomy na podstawie odrębnie przygotowanych harmonogramów. W 2010 r. planowane jest wniesienie do KPTW „Natura Tour” nieruchomości stanowiących 3 ośrodki wczasowe;

- **PKP Polskie Koleje Linowe S.A.** – w związku z przygotowaniem spółki do prywatyzacji, proces wyposażania jej w majątek niezbędny do prowadzenia działalności statutowej zasadniczo został zakończony. Z uwagi na złożoną sytuację prawną, niewniesione dotychczas nieruchomości, wykorzystywane przez spółkę do wykonywania działalności gospodarczej, będą użytkowane w oparciu o umowy cywilno-prawne i nie są przewidziane do wniesienia aportem, co najmniej do chwili prywatyzacji spółki.

IV.1.3. Komercyjne zagospodarowanie nieruchomości

W wyniku ustalania majątku niezbędnego spółkom Grupy PKP do wykonywania działalności gospodarczej określonej w statutach i umowach tych spółek, objętego procesem przygotowania i wnoszenia aportem, określany jest zakres nieruchomości PKP S.A., zbędnych z tego punktu widzenia, przeznaczonych do zagospodarowania komercyjnego. Nieruchomości takie obejmują łącznie ok. 16 tys. ha gruntów. Na nieruchomości te, stanowiące obecnie ok. 15% łącznej powierzchni gruntów PKP S.A., składają się w dużej mierze grunty niezabudowane, położone zarówno przy liniach kolejowych (głównie na szlakach), jak i na obrzeżach miast i osiedli.

Nieruchomości zabudowane, położone są w większości w obszarze zurbanizowanym, często w dzielnicach przemysłowych. Są to przeważnie były zaplecza zlikwidowanych jednostek PKP i zbędna infrastruktura techniczna. Z racji położenia i charakteru zabudowy oraz złego stanu technicznego, możliwości ich wykorzystania na cele komercyjne są obecnie bardzo ograniczone. Obok nich występują nieruchomości położone w centralnych dzielnicach miast. Należą do nich najczęściej: rejon przydworcowe, budynki administracyjne oraz inne nieruchomości uwolnione od działalności eksploatacyjnej kolei. Ich potencjał rynkowy decydować będzie o kierunkach zagospodarowania komercyjnego.

Możliwe będą:

- sprzedaż, zgodnie z obowiązującymi w PKP S.A. procedurami wynikającymi z rozporządzenia Ministra Infrastruktury wydanego na podstawie art. 40 ust. 3 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP,
- zbycie na rzecz samorządu lokalnego,
- wdrożenie projektu deweloperskiego, we współpracy z wybranym inwestorem zewnętrznym (nie wykluczając udziału samorządu terytorialnego), z uwagi na szczególnie duży potencjał nieruchomości,
- wniesienie do tworzonego Zamkniętego Funduszu Inwestycyjnego Nieruchomości PKP S.A.,
- wydzierżawienie na komercyjnych warunkach, pozostawienie w umowie dzierżawy lub najmu,
- wniesienie aportem do spółek Grupy PKP,
- wdrożenie projektów realizowanych na zasadach udzielenia koncesji na roboty budowlane.

Nieruchomości, dla których w wyniku prowadzonych analiz rynkowych najbardziej efektywnym sposobem zagospodarowania jest sprzedaż, kwalifikowane są do tej formy obrotu. Z uwagi na konieczność spłaty zaciągniętych zobowiązań PKP S.A. z okresu funkcjonowania przedsiębiorstwa państwowego PKP, do 2015 roku ta forma obrotu będzie dominująca.

Najem i dzierżawa majątku PKP S.A. jest powszechną formą jego zagospodarowywania. Może być stosowana dla wszystkich nieruchomości, także dla tych o nieuregulowanym stanie prawnym. Kontynuowanie procesu uwłaszczeniowego, podziałów geodezyjnych i innych czynności prawnych na nieruchomościach, decydują, że najem i dzierżawa także w najbliższej przyszłości, pozostaną podstawową formą oddawania nieruchomości PKP S.A. do korzystania.

Model deweloperski zagospodarowania nieruchomości cechuje założenie o braku przepływów finansowych ze strony PKP S.A. na rzecz dewelopera co powoduje, że inwestycji nie można zrealizować ograniczając się do konwencjonalnej umowy na roboty budowlane, w której PKP S.A. wystąpiłaby jako zamawiający, a inwestor – jako wykonawca. Oznacza to, że obowiązek zapewnienia finansowania inwestycji spoczywa na podmiocie deweloperskim, który gwarantuje również *know-how* dla projektu. W tym przypadku, wkładem PKP S.A. są wyłącznie prawa do nieruchomości, na której ma być realizowana inwestycja. W przypadku tego typu inwestycji część komercyjna może obejmować m.in. powierzchnię handlową, usługową, rozrywkową, także służyć może realizacji funkcji biurowej i hotelu. Taka forma komercjalizacji nieruchomości dworcowych umożliwi uzyskanie zysku zarówno PKP S.A., jak i prywatnemu inwestorowi, dając możliwość poprawy standardu obsługi podróżnych i wizerunku dworców kolejowych.

Kolejnym sposobem zagospodarowania nieruchomości PKP S.A., ukierunkowanym na wzrost ich wartości przy zachowaniu kontroli operacyjnej, jest umożliwienie inwestorom pośrednie inwestowanie w nieruchomości poprzez zamknięty fundusz inwestycyjny. W sierpniu 2007 r. Zarząd PKP S.A. wdrożył działania zmierzające do utworzenia z wybranym towarzystwem funduszy inwestycyjnych, funduszu zamkniętego inwestycyjnego. Uchwałą nr 11/2009 z 23 marca 2009 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy zaakceptowało kierunkowo działania Zarządu PKP S.A. zmierzające do wyłonienia na podstawie publicznego zaproszenia do rokowań towarzystwa funduszy inwestycyjnych, z którym zostanie utworzony zamknięty fundusz inwestycyjny dedykowany PKP S.A. Fundusz powstanie na bazie aktywów nieruchomościowych wniesionych przez PKP S.A.

Do podstawowych zalet tej koncepcji należy zaliczyć:

- możliwość pozyskiwania źródeł finansowania na publicznym rynku kapitałowym,
- pełną transparentność i przejrzystość zarządzania kapitałami inwestycyjnymi przez fundusz,
- profesjonalną, opartą na ściśle określonych procedurach kontrolę przepływu środków finansowych.

Założeniem jest utworzenie zamkniętego funduszu inwestycyjnego, dedykowanego PKP S.A., we współpracy z wybranym towarzystwem funduszy inwestycyjnych do końca 2010 roku.

Do funduszu zostaną przekazane nieruchomości, które posiadają potencjał komercyjny, a więc te, których portfolio w zależności od możliwego sposobu zagospodarowania tworzą nieruchomości:

- biznesowo-handlowe,
- logistyczno-magazynowe,
- deweloperskie.

Decyzja o wniesieniu nieruchomości będzie poprzedzona analizą ich potencjału w kontekście potrzeb i planów PKP S.A. oraz uzyskaniem stosownych zgód korporacyjnych organów spółki. W zamian PKP S.A. otrzyma wyemitowane certyfikaty inwestycyjne, które jako papiery wartościowe podlegać będą okresowej wycenie, w korelacji z wartością aktywów funduszu oraz mogą być przedmiotem obrotu. Ponadto statut funduszu inwestycyjnego zamkniętego może ustalać zasady wypłacania uczestnikom funduszu dochodów funduszu. W przypadku wniesienia do funduszu części udziałów/akcji spółek celowych wyposażonych w nieruchomości – PKP S.A. nie straci również władztwa nad nieruchomościami.

Podstawowym mechanizmem oceny wartości nieruchomości będzie wykorzystanie przez fundusz do zagospodarowania nieruchomości „zewnętrznych” środków finansowych, w tym kredytów bankowych oraz środków inwestorów/deweloperów. Potencjał komercyjny, czyli zdolność nieruchomości do generowania dochodów (np. z najmu) stanowiłby jeden z podstawowych sposobów zabezpieczenia finansowania, ewentualnie pozwalałby na możliwość zamiany na gotówkę certyfikatów inwestycyjnych i obsługę długu PKP S.A.

W ramach możliwych wariantów współpracy z towarzystwem funduszy inwestycyjnych „wyjście” przez PKP S.A. z funduszu polegać będzie (stosownie do potrzeb) na:

- likwidacji spółki/spółek celowych – w wyniku czego, po spłacie zobowiązań PKP S.A. odzyskiwałoby zmodernizowaną nieruchomość bądź środki pochodzące z jej zbycia,
- zbywaniu/umarzaniu udziałów spółki/spółek celowych, z możliwością otrzymania środków pieniężnych lub ekwiwalentu w postaci zmodernizowanej nieruchomości,
- zbywaniu certyfikatów inwestycyjnych otrzymanych w zamian za udziały/akcje/nieruchomości w czasie istnienia funduszu lub możliwość otrzymania środków pieniężnych w zamian za certyfikaty w przypadku likwidacji funduszu.

Interes Skarbu Państwa zostanie zabezpieczony poprzez przyznanie PKP S.A. (na mocy postanowień statutu funduszu) uprawnień do sprawowania kontroli nad funkcjonowaniem funduszu. Uprawnienia kontrolne, PKP S.A. będzie wykonywać za pośrednictwem zgromadzenia inwestorów. Mechanizm nadzoru sprawowanego przez PKP S.A. zostanie szczegółowo określony z statucie funduszu, którego postanowienia będą przedmiotem negocjacji pomiędzy wybranym towarzystwem funduszy inwestycyjnych a PKP S.A., a następnie przedstawiony do zatwierdzenia przez organy korporacyjne spółki i Ministra Infrastruktury.

Usprawnienie procesu komercjalizacji nieruchomości PKP S.A. wymaga zmian legislacyjnych, które rozwiążą problemy własności części składowych nieruchomości, ze szczególnym uwzględnieniem terenów kolejowych – wprowadzenie tzw. „własności warstwowej” – projektu ustawy o odrębnej własności obiektów budowlanych.

Istotnym zagadnieniem pozostają zasoby mieszkaniowe. Na 1 stycznia 2010 r. PKP S.A. posiadała jeszcze ponad 34 tysiące mieszkań, przy czym podkreślić należy, że działalność w zakresie zbywania lokali mieszkalnych PKP S.A. prowadzi w oparciu o zapisy rozdziału 7 ustawy o restrukturyzacji PKP, które jednoznacznie m.in. określają zasady i tryb sprzedaży mieszkań na rzecz osób zajmujących je, nie dając jakiegokolwiek możliwości PKP S.A. innego postępowania w tym zakresie.

Z tej ilości, prawie 5 tysięcy mieszkań znajduje się w budynkach wykorzystywanych do celów zarządzania koleją lub eksploatacji i utrzymania kolei (w tym na dworcach kolejowych 3 867 mieszkań), zaś 8 628 lokali położonych jest w budynkach mieszkalnych znajdujących się na gruntach wchodzących w skład linii kolejowej. Z mocy postanowień art. 41 ust. 2 powoływanej ustawy, zdecydowana większość z nich (ok. 6 tysięcy) nie będzie podlegała sprzedaży z uwagi na brak możliwości ich geodezyjnego wydzielenia z gruntu linii kolejowej.

Ponadto, 1 668 mieszkań usytuowanych jest w budynkach posadowionych na gruntach stanowiących własność osób trzecich, tzn. osób prywatnych, spółdzielni mieszkaniowych czy innych podmiotów. Koszty przygotowania tych nieruchomości do sprzedaży (głównie nabycia praw do gruntu) znacznie przekraczają przychody możliwe do uzyskania ze sprzedaży mieszkań. Stratę z tego tytułu szacuje się na około 7 mln zł.

PKP S.A. planuje w 2010 r. sprzedaż blisko 2 tys. lokali mieszkalnych oraz przekazanie około 600 niesprzedanych lokali mieszkalnych do gmin⁵⁹.

Na podobnym poziomie założono zbycie lokali mieszkalnych w latach 2010–2015, tj. w łącznej liczbie ponad 12 tys. lokali. W aktualnie obowiązującym stanie prawnym przewiduje się, że na 1 stycznia 2016 r. w kolejowych zasobach mieszkaniowych może pozostać ok. 8 tys. lokali mieszkalnych. Na liczbę tę składać się będą mieszkania niesprzedane, których przejęcia odmówiły gminy, jak też mieszkania posadowione na gruntach stanowiących własność osób trzecich.

Mieszkania w budynkach wykorzystywanych do zarządzania infrastrukturą kolejową lub eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej oraz w budynkach dworców kolejowych staną się po 2015 r. własnością Skarbu Państwa. Analogicznie, nie wydzielone z gruntów linii kolejowych budynki mieszkalne staną się również własnością Skarbu Państwa. Budynki mieszkalne położone na gruntach linii kolejowych oraz lokale mieszkalne zlokalizowane w budynkach dworców kolejowych i budynkach służących do zarządzania infrastrukturą kolejową lub eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej będą podlegać systematycznej likwidacji, w tym także ze środków finansowych pochodzących z budżetu Państwa.

PKP S.A., w zakresie gospodarowania zasobami mieszkaniowymi, dążyć będzie do ich komercyjnego zagospodarowania.

⁵⁹ Obecnie gminy mogą przejmować niesprzedane mieszkania PKP S.A. wyłącznie na zasadzie dobrowolności.

IV.2. Restrukturyzacja i prywatyzacja spółek Grupy PKP

W latach 2010–2015 kontynuowana będzie restrukturyzacja spółek z Grupy PKP mająca na celu przygotowanie tych spółek do prywatyzacji.

Prywatyzacja spółek Grupy PKP prowadzona będzie w celu:

- stworzenia dla spółek warunków do dalszego rozwoju poprzez m.in. zapewnienie nowych źródeł finansowania,
- pozyskania przez spółki nowych narzędzi rozwoju (*know-how*),
- stworzenia dla spółek warunków do poprawy i/lub wzmocnienia pozycji rynkowej na otwartym rynku,
- stworzenia dla spółek warunków do pozyskania nowych rynków, kontraktów handlowych i odbiorców,
- stworzenia warunków dla wzrostu konkurencyjności,
- pozyskania przez właściciela środków na działalność finansową.

Przewidywane terminy prywatyzacji spółek z udziałem PKP S.A. uwzględniające stopień ich przygotowania do prywatyzacji oraz konieczność przeprowadzenia niezbędnych działań przygotowawczych zestawiono w Tabeli 10.

Wstępny harmonogram prywatyzacji spółek Grupy PKP

Spółka	Rozpoczęcie procesu (wybór doradcy)	Zbycie akcji/udziałów	
		Pierwsza transza	Dalsza prywatyzacja
PKP Intercity S.A.	2008	2012	2013–2015
PKP Cargo S.A.	2009	2011	2014–2015
Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury sp. z o.o.	2010	2011	–
Polskie Koleje Linowe S.A.	2010	2011	2013
PKP Energetyka S.A.	2010	2011	2013
Telekomunikacja Kolejowa sp. z o.o.	2011	2011	
PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o.	2011	2012	–
PKP LHS sp. z o.o.	2012	2013	–
ZWUS Bombardier sp. z o.o.	2003	2011	–
Kolejowe Zakłady Łączności sp. z o.o.	2010	2011	–
Drukarnia Kolejowa Kraków sp. z o.o.	2011	2011	–
KPTW Natura Tours p. z o.o.	2012	2013	–
Kolejowy Szpital Uzdrowski	2009	2010	–
spółki niezależne od PKP S.A.	2010	2010–2011	2012–2013

Źródło: PKP S.A.

Przedstawione w tabeli terminy zbycia akcji lub udziałów spółek podlegać będą weryfikacji w trakcie formułowania strategii prywatyzacyjnych dla poszczególnych spółek, przygotowywanych przez niezależnych doradców prywatyzacyjnych. Rekomendowane przez doradców prywatyzacyjnych terminy

zbycia udziałów/akcji PKP S.A. bądź udziałów/akcji nowej emisji, określone zostaną w oparciu o ocenę sytuacji rynkowej w branży i potencjalnego popytu na oferowane aktywa finansowe.

Zbycie udziałów/akcji nastąpi z uwzględnieniem następujących uwarunkowań formalno-prawnych:

- sprzedaż udziałów/akcji spółek utworzonych na podstawie ustawy o restrukturyzacji PKP oraz spółek wykonujących przewozy pasażerskie i przewozy towarowe na linii szerokotorowej, wpisanych do rejestru przed dniem wpisania PKP S.A. do rejestru, realizowana będzie w trybie i na zasadach określonych w ww. ustawie oraz w rozdziale 1. Dział IV ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji (Dz. U. z 1996 r. Nr 118, poz. 561 z późn. zm.);
- sprzedaż udziałów/akcji pozostałych spółek realizowana będzie na zasadach określonych w Statucie PKP S.A. lub Uchwale Walnego Zgromadzenia PKP S.A.;
- przewłaszczone na rzecz Skarbu Państwa akcje/udziały będą mogły być zbyte przez PKP S.A. po uprzednim ich zwrotnym przewłaszczeniu na rzecz PKP S.A.

Główne kierunki działań restrukturyzacyjnych i prywatyzacyjnych wobec spółek Grupy PKP przedstawiono w dalszej części podrozdziału.

IV.2.1. PKP Intercity S.A.

Szczegółowy tryb prywatyzacji i struktura transakcji określone zostaną w strategii prywatyzacji przygotowanej na podstawie wykonanych wcześniej analiz przedprywatyzacyjnych. Przewiduje się, że strategia prywatyzacji określona zostanie po zakończeniu procesu restrukturyzacji spółki oraz ustabilizowaniu otoczenia rynkowego, w jakim działa spółka. Planuje się, że dalsza prywatyzacja spółki nastąpi do 2015 roku. Na termin prywatyzacji istotny wpływ będzie miała sytuacja na rynku kolejowych przewozów pasażerskich. Spółka będzie lepiej postrzegana przez inwestorów po uregulowaniu tego rynku, w sposób określony w pkt II. Nie wyklucza się dokapitalizowania spółki przed pierwszym etapem prywatyzacji przy udziale międzynarodowych instytucji finansowych. Pozyskane przez spółkę środki z prywatyzacji i innych źródeł przeznaczone zostaną na jej rozwój.

IV.2.2. PKP Cargo S.A.

Niezbędnym warunkiem rozpoczęcia procesu prywatyzacji spółki jest przeprowadzenie w latach 2010–2011 jej dalszej restrukturyzacji, w ramach której planowane są między innymi:

- reorganizacja działania pionu handlowego i stworzenie rynkowo zorientowanej struktury akwizycyjno-marketingowej – możliwa segmentacja działalności i produktowe zarządzanie procesem eksploatacyjnym,

- reorganizacja wewnętrzna w zakresie racjonalizacji punktów utrzymania taboru – niezbędna redukcja sekcji utrzymaniowo-naprawczych lokomotyw i wagonów,
- identyfikacja i inwentaryzacja majątku niezbędnego do prowadzenia działalności gospodarczej, dzierżawionego dotychczas od PKP S.A.,
- wyposażenie przez właściciela w niezbędne do prowadzenia działalności gospodarczej nieruchomości. W szczególności, do końca 2010 r. zostanie wniesionych 34 nieruchomości obecnie używanych przez spółkę na podstawie umowy dzierżawy – priorytetem są nieruchomości stanowiące zaplecza techniczne taboru oraz grunty niezbędne spółce pod budowę terminali logistycznych,
- przeprowadzenie realokacji do PLK S.A. urządzeń infrastruktury kolejowej zdefiniowanych uprzednio jako kluczowe oraz opracowanie cenników dostępu do kluczowych urządzeń infrastruktury kolejowej pozostających w gestii spółki na podstawie zasad określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury,
- wniesienie aportem przez PKP S.A. do PKP CARGO S.A. udziałów w spółkach Wagrem i Gorzów Wagony, użytkowanych obecnie przez PKP Cargo SA,
- dokończenie procesu tworzenia własnych spółek remontowych w zakresie taboru kolejowego i uporządkowanie podziału zadań i sfer działania rynkowego innych spółek zależnych,
- osiągnięcie pozycji dominującej w spółce PS Trade Trans sp. z o.o. w drodze nabycia udziałów od wspólnika zagranicznego i likwidatora KTF „VIAFER” S.A. lub PKP S.A. (w przypadku przejęcia przez PKP S.A. udziałów w PS Trade Trans Sp. z o.o. od KTF „VIAFER” S.A.).

Pierwszy etap prywatyzacji spółki będzie miał miejsce w 2011 roku. Szczegółowy tryb prywatyzacji i struktura transakcji określona zostanie w strategii prywatyzacji, przygotowanej na podstawie analiz przedprywatyzacyjnych, wykonanych w 2010 roku. Planuje się, że dalsza prywatyzacja spółki nastąpi do 2015 roku. Poprzedzająca prywatyzację spółki niezbędna restrukturyzacja będzie wymagała pozyskania odpowiedniego wsparcia finansowego na ten cel. Termin prywatyzacji uzależniony jest od wyników restrukturyzacji oraz kształtowania się popytu na usługi świadczone przez spółkę.

IV.2.3. PKP Energetyka S.A.

Zbycie pierwszej transzy akcji spółki (należących do PKP S.A. lub nowej emisji) nastąpi w roku 2011.

Zakłada się, że prywatyzacji podlegała będzie spółka wraz z wydzielonymi obszarami biznesowymi. Przed rozpoczęciem procesu prywatyzacji spółki, PKP S.A. wniesie pakiet 10% akcji PKP Energetyka S.A. aportem do PLK S.A. PLK S.A., jako akcjonariusz spółki, będzie posiadała osobiste uprawnienia (wpisane w statucie spółki) do wyrażania zgody na zbycie (lub obciążenie ograniczonym prawem rzeczowym – np. hipoteką, zastawem) przez spółkę określonych składników majątkowych związanych z newralgicznym obszarem zapewnienia bezpieczeństwa procesu eksploatacyjnego.

Przewiduje się utrzymanie w PLK S.A. lub PKP S.A. pakietów akcji stanowiących łącznie 20% kapitału zakładowego. Udział PLK S.A. może być zapewniony poprzez wniesienie aportem składników majątkowych układu przesyłowo-rozdzielczego energii elektrycznej wytworzonych w rezultacie inwestycji PLK S.A.

IV.2.4. PKP Telekomunikacja Kolejowa sp. z o.o.

Prywatyzacja spółki poprzedzona będzie jej restrukturyzacją, polegającą w szczególności na zmienianiu struktury organizacyjnej, z obszarowej na funkcjonalną, opierającą się na trzech pionach, tj.: Pionie Operatorskim, działającym na rynku telekomunikacyjnym, Pionie Robót Telekomunikacyjnych, działającym na rynku budowy i utrzymania infrastruktury telekomunikacyjnej oraz Pionie Wsparcia, realizującym usługi back-office”.

Planuje się zbycie pierwszej transzy udziałów spółki (należących do PKP S.A. lub nowej emisji) w roku 2011.

W przypadku pozostawienia w prywatyzowanej spółce aktywów telekomunikacyjnych niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego PKP S.A. wniesie, przed rozpoczęciem procesu prywatyzacji, pakiet co najmniej 10% jej udziałów aportem do PLK S.A. PLK S.A., jako udziałowiec spółki, będzie posiadała osobiste uprawnienia (wpisane w statucie spółki) do wyrażania zgody na zbycie (lub obciążenie ograniczonym prawem rzeczowym – np. hipoteką, zastawem) przez spółkę określonych składników majątkowych związanych z newralgicznym obszarem zapewnienia bezpieczeństwa procesu eksploatacyjnego.

Przewiduje się utrzymanie w PLK S.A. lub PKP S.A. udziałów stanowiących łącznie 20% kapitału zakładowego.

IV.2.5. PKP Informatyka sp. z o.o.

Prywatyzacja spółki planowana jest po jej restrukturyzacji, głównie w obszarze obejmującym ograniczanie kosztów oraz zwiększanie przychodów. Nie wyklucza się możliwości powiązania kapitałowego lub przeniesienia zasobów spółki do innych spółek Grupy PKP. W ramach porządkowania zasobów infrastruktury kolejowej, do PLK S.A. przekazane zostaną prawa do aplikacji związanych z zarządzaniem tą infrastrukturą (oprogramowanie bez sprzętu). Przewiduje się, że decyzja odnośnie docelowego modelu prywatyzacji spółki zostanie podjęta w 2010 roku.

IV.2.6. Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury sp. z o.o.

W 2010 r. wykonane zostaną analizy przedprywatyzacyjne i wycena spółki. Zbycie udziałów spółki (należących do PKP S.A. lub udziałów nowej emisji) planowane jest w roku 2011.

IV.2.7. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

Zbycie wszystkich udziałów należących do PKP S.A. w 2012 r. W zawartym w roku 2008 porozumieniu, Samorząd Województwa Pomorskiego wyraził wstępne zainteresowanie nabyciem udziałów od PKP S.A.

Zbycie udziałów PKP S.A. w SKM poprzedzone będzie rozliczeniem nakładów poniesionych przez spółkę na infrastrukturę linii kolejowej nr 250 i rozwiązaniem umowy (D55), na podstawie której linia ta miała być wniesiona do SKM. Spółka zostanie wyposażona we własność nieruchomości zaplecza technicznego w Wejherowie.

Termin i model usamorzędowania uzależniony jest od uzgodnień z pozostałymi udziałowcami spółki, w tym przede wszystkim samorządem województwa pomorskiego.

IV.2.8. KPTW „Natura Tour” sp. z o.o.

Sprzedaż w latach 2012–2013 wszystkich udziałów inwestorowi zewnętrznemu po uporządkowaniu struktury majątkowej spółki, polegającej przede wszystkim na sprzedaży zbędnych, nieefektywnych ośrodków/nieruchomości oraz uporządkowaniu sytuacji wewnętrznej spółki.

IV.2.9. CS Szkolenie i Doradztwo sp. z o.o.

Zakłada się przeprowadzenie do końca 2010 roku restrukturyzacji finansowej, majątkowej i organizacyjnej spółki. Po tym okresie podjęte zostaną decyzje dotyczące powiązań kapitałowych z PLK S.A. lub też zadysponowania (zbycia) udziałów spółki w sposób rynkowy.

IV.2.10. PKP Polskie Koleje Linowe S.A.

Zbycie udziałów spółki należących do PKP S.A. planowane jest w roku 2011 i 2013, po przeprowadzeniu analiz przedprywatyzacyjnych i wyceny spółki.

IV.2.11. Pozostałe spółki

Bombardier Transportation (ZWUS) Polska sp. z o.o. – pakiet 60% udziałów PKP S.A. sprzeda w terminie do końca 2011 roku. W przypadku nieosiągnięcia konsensusu z Nabywcą –Wspólnikiem korzystającym z prawa pierwszeństwa, rozważona zostanie możliwość aportowania udziałów do spółki zależnej PKP S.A. lub przeniesienia ich własności na Skarb Państwa w zamian za wygaszenie zobowiązań PKP S.A. wobec Skarbu Państwa.

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. – prywatyzacja spółki do 2015 roku, do 2013 roku aportem zostanie wniesiona siedziba spółki zlokalizowana w Zamościu, zaplecza techniczne oraz wytypowane punkty przeładunkowe. Linia kolejowa szerokotorowa przekazana zostanie do Skarbu Państwa, przy zachowaniu funkcji zarządcy przez spółkę.

Określenie ostatecznego modelu prywatyzacji spółki nastąpi po dokonaniu szczegółowych analiz do końca 2010 roku. Analizy te uwzględnią będą również wariant wniesienia udziałów spółki do PKP Cargo S.A.

Kolejowe Zakłady Łączności sp. z o.o. – sprzedaż wszystkich udziałów inwestorowi zewnętrznemu do 2011 roku.

Wagrem Kluczbork sp. z o.o. i Gorzów Wagonny sp. z o.o. – ze względu na charakter działalności spółek zakłada się ich powiązanie kapitałowe z PKP CARGO S.A. PKP S.A. wniesie udziały tych spółek aportem do PKP Cargo S.A. do końca 2010 roku.

Drukarnia Kolejowa Kraków sp. z o.o. – sprzedaż wszystkich udziałów inwestorowi zewnętrznemu po dokonaniu zmiany lokalizacji działalności prowadzonej przez spółkę. Przewiduje się, że prywatyzacja spółki będzie możliwa w roku 2011.

W stosunku do pozostałych spółek z udziałem PKP S.A., przewiduje się sprzedaż wszystkich należących do PKP S.A. akcji/udziałów spółek do końca 2015 roku.

IV.2.12. Kolejowa Medycyna Pracy

Na zadania Kolejowej Medycyny Pracy (KMP), usytuowanej obecnie w PKP S.A., składają się:

- wykonywanie badań profilaktycznych pracowników – wstępnych, okresowych i kontrolnych (ok. 100 000 rocznie) oraz orzecznictwo lekarskie do celów przewidzianych w Kodeksie Pracy i w przepisach wydanych na jego podstawie,
- inicjowanie i realizowanie promocji zdrowia, udział w realizacji zadań określonych w narodowych i krajowych programach,
- udział w komisjach bhp w zakładach pracy,
- prowadzenie wizytacji stanowisk pracy,
- organizacja pierwszej pomocy medycznej w miejscu pracy,
- prowadzenie szczepień ochronnych,
- orzecznictwo dot. kierowania na turnusy profilaktyczne lub rehabilitacyjne, finansowane przez pracodawców,
- konsultacje i diagnostyka w zakresie patologii zawodowej.

Realizacja zadań wymaga wykonania lub nadzorowania ok. 1 000 000 świadczeń zdrowotnych oraz innych świadczeń z zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracującymi w ciągu roku.

Mając na uwadze wnioski wynikające z III Pakietu kolejowego, KMP powinna funkcjonować w ramach PLK S.A., świadcząc usługi w przedmiotowym zakresie, jako zadanie w ramach realizacji bezpieczeństwa ruchu kolejowego w części zależnej od stanu zdrowia pracowników oraz profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami. PLK S.A. otrzyma lokale KPM jako współwłasność budynków, w których się znajdują.

Docelowo KMP powinna funkcjonować jako odrębny podmiot gospodarczy, kapitałowo powiązany z PLK S.A.

W przypadku Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej (CNMK), stanowiącego obecnie jednostkę organizacyjną Oddziału Kolejowej Medycyny Pracy, pozostaje kwestia zachowania jego autonomii organizacyjnej oraz jego usytuowania. Szczegółowe analizy w tym zakresie zostaną opracowane w 2010 r. Wiąże się to z zakresem zadań wykonywanych przez CNMK, a mianowicie: orzecznictwem, szkoleniem, sprawowaniem kontroli przeprowadzania badań profilaktycznych, określaniem standardów.

Przeprowadzenie powyższych zmian wymaga wprowadzenia odpowiednich modyfikacji do ustawy o transporcie kolejowym, określających zadania PLK S.A. w zakresie świadczenia usług kolejowej medycyny pracy, jako zadań w ramach realizacji bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w części zależnej od stanu zdrowia pracowników oraz profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami, a także zmiana art. 27 ustawy o służbie medycyny pracy.

W roku 2010 przewiduje się:

- przygotowanie niezbędnych zmian legislacyjnych,
- wycenę wartości wydzielanego Oddziału Kolejowa Medycyna Pracy z PKP S.A.,
- przeniesienie majątku i zadań Oddziału Kolejowa Medycyna Pracy, wraz z niezbędnymi lokalami i współwłasnością budynków, z PKP S.A. do PLK S.A. zgodnie z ksh.,
- rejestrację zmian wynikających z ksh i KRS,
- opracowanie i wprowadzenie nowych regulaminów organizacyjnych i statutów zoz,
- pozyskanie ponad 40 opinii sanitarnych z właściwych inspektoratów na terenie kraju,
- wprowadzenie zmian w rejestrze zoz w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie (w Wydziale Polityki Społecznej),
- przeniesienie drogą cesji umów gwarantujących kontynuację działalności,
- procedury dotyczące przeniesienia pracowników Oddziału Kolejowa Medycyna Pracy w trybie art. 23¹ kp z zachowaniem właściwych przepisów prawa,

- przeniesienie umów cywilno-prawnych pracowników działalności podstawowej, którzy zapewniają kompleksową realizację zadań kolejowej medycyny pracy.

IV.3. Obsługa zadłużenia zewnętrznego PKP S.A.

Aktualnie stan zobowiązań finansowych PKP S.A. wynosi około 5,5 mld zł. Jest to stan zobowiązań finansowych, a więc uwzględnia wycenę kredytów walutowych oraz tylko część naliczonych odsetek. Kwoty tej nie można zatem porównywać z poniżej wymienionymi.

PKP S.A. zgodnie z obecnie obowiązującym harmonogramem płatności powinna do końca 2022 roku spłacić całość swoich zobowiązań finansowych.

Realizacja przyjętych założeń w zakresie pozyskania środków może pozwolić na wcześniejszą spłatę zobowiązań około roku 2015 – niemniej ostateczny termin spłaty będzie zależał od realizacji założonych wpływów i parametrów porozumień z wierzycielami w zakresie ewentualnej wcześniejszej spłaty zadłużenia.

Biorąc pod uwagę założony harmonogram wpływów, dla zapewnienia terminowej obsługi dotychczasowego zadłużenia planowane jest „rolowanie” części zadłużenia – 400 mln zł w 2010 roku oraz 400 mln zł w 2011 roku. Kwoty i terminy rolowania mogą ulec zmianie w zależności od realizacji harmonogramu zbycia majątku.

Uwzględniając założone na lata 2010 i 2011 rolowanie części zobowiązań, spłata największej części zobowiązań przypada, na okres najbliższych 6 lat, tj. do 2015 roku. Łączna kwota spłaty rat kapitałowych na lata 2010 – 2015 wynosić będzie około 4,9 mld zł, w tym: około 2,7 mld zł zobowiązań z tytułu kredytów i 2,2 mld zł z tytułu wykupu obligacji. Koszty obsługi zadłużenia (łącznie od kredytów i obligacji), tj. odsetki oraz koszty gwarancji skarbowych w tym okresie wyniosą ok. 1,2 mld zł (w tym: 1 mld zł odsetki oraz 0,2 mld zł koszty gwarancji). Przy takich założeniach stan zobowiązań finansowych na koniec 2015 roku wyniesie około 1,36 mld zł.

Uwzględniając powyższe „rolowanie” zobowiązania finansowe przypadające do spłaty w latach 2016 – 2022 wyniosą łącznie 1,65 mld zł, w tym raty kapitałowe 1,36 mld zł oraz koszty obsługi zadłużenia (odsetki oraz koszty gwarancji) 0,29 mld zł⁶⁰.

IV.3.1. Działalność finansowa PKP S.A. do roku 2015

Działalność finansowa PKP S.A. będzie prowadzona podstawowo w trzech obszarach:

⁶⁰ Przedstawione kwoty oszacowano w oparciu o stopy rynku międzybankowego i kursy walut z 31.05.2010 r.

- działalność bieżąca (bez wpływów z komercyjnej sprzedaży nieruchomości i prywatyzacji):

W okresie do 2015 roku PKP S.A. będzie prowadziła działalność podstawową polegającą na zarządzaniu aktualnie posiadanym majątkiem. Zakłada się, że wielkość zatrudnienia, zakres prowadzonej działalności oraz **wielkość współfinansowania inwestycji** będą na poziomie zapewniającym bilansowanie finansowe spółki. Działalność bieżąca zakłada możliwość przeprowadzenia zmian organizacyjnych i własnościowych w spółce. Będzie mogła zatem obejmować skutki przenoszenia składników majątku trwałego na rzecz spółek Grupy PKP, Skarbu Państwa i jednostek samorządu terytorialnego. Uwzględnia również zmiany organizacyjne obejmujące wyłączenia ze struktury PKP S.A. jednostek: Oddziału Dworce Kolejowe i Kolejowej Medycyny Pracy oraz idące za tym zmiany w strukturze zatrudnienia spółki. Podstawowym celem finansowym działalności bieżącej będzie zapewnienie nadwyżki finansowej, pozwalającej na sfinansowanie wkładu własnego do inwestycji finansowanych ze środków publicznych (głównie dworce kolejowe);

- działalność związana z obsługą zadłużenia i zbywaniem majątku:

Jednym z głównych celów działalności PKP S.A. w latach 2010–2015 będzie spłata istotnej części zobowiązań finansowych wraz z kosztami (odsetki oraz koszty gwarancji), wynoszących łącznie 6,1 mld zł z tytułu kredytów i obligacji. Zakłada się, że źródłem spłaty zobowiązań finansowych będą środki pozyskane ze sprzedaży majątku, w tym zbycia akcji PLK S.A.⁶¹ na rzecz Skarbu Państwa przy wykorzystaniu Funduszu Kolejowego, na podstawie zmian ustawowych, które weszły w życie w lipcu 2010 r. Przewiduje się, iż w roku 2010 na nabycie od PKP S.A. przez Skarb Państwa udziałów w spółce Przewozy Regionalne i akcji PLK S.A. przeznaczona zostanie kwota co najmniej 500 mln zł. W latach 2011 – 2014 na nabycie od PKP S.A. przez Skarb Państwa akcji PLK S.A. będzie przeznaczana corocznie kwota co najmniej 500 mln zł, z wyjątkiem roku 2012, w którym kwota ta wyniesie co najmniej 350 mln zł. Ponadto, minister właściwy do spraw transportu zawrze z PKP S.A. umowę, która określi sposób wykorzystania środków, jakie spółka otrzyma. Ma to na celu zapewnienie, iż PKP S.A. przeznaczy całość środków na spłatę ciężącego na spółce zadłużenia. Spółka PKP S.A. zostanie również zobowiązana do przekazywania na wyodrębniony rachunek w Banku Gospodarstwa Krajowego środków pochodzących ze zbycia akcji i udziałów spółek. Gromadzone w ten sposób środki będą przeznaczone w pierwszej kolejności na spłatę zobowiązań PKP S.A. wynikających z obligacji, kredytów lub pożyczek, w tym objętych poręczeniem lub gwarancją Skarbu Państwa. Ponadto, gromadzone środki będą mogły być przeznaczone na podniesienie kapitału zakładowego spółek zależnych od PKP S.A. w celu umożliwienia rozwoju spółek. Tabela 11 wskazuje wielkości spłat zobowiązań finansowych PKP S.A. w latach 2010–2015.

Tabela 11

Obsługa zadłużenia PKP S.A. w latach 2010- 2015 ⁶²							
(dane w mln zł)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Razem
Spłaty kapitału	(844)	(1 627)	(137)	(667)	(1 511)	(72)	(4 860)
Odsetki finansowe	(204)	(200)	(175)	(171)	(147)	(89)	(986)
Koszty gwarancji	(24)	(35)	(45)	(45)	(45)	(29)	(222)

⁶¹ Wg stanu na 31.12.2009 r. wartość nominalna akcji PLK S.A. w posiadaniu PKP S.A. – 7,7 mld zł, w tym przewłaszczone na Ministra Finansów 3,2 mld zł.

⁶² Kalkulacje oparto o kursy walut i stopy procentowe wg stanu na dzień 31.05.2010 r.

Obsługa zadłużenia - ogółem	(1 072)	(1 863)	(357)	(883)	(1 703)	(190)	(6 068)⁶³
------------------------------------	----------------	----------------	--------------	--------------	----------------	--------------	-----------------------------

- działalność związana ze zbywaniem majątku

Tabela 12

Wpływy z prywatyzacji i zbycia aktywów trwałych PKP S.A. w latach 2010 - 2015							
<i>(dane w mln zł)</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Razem
Wpływy z nieruchomości (po FWP)	128	170	170	170	170	170	978
Wpływy z nieruchomości (100%)	150	200	200	200	200	200	1150
<i>FWP</i>	(23)	(30)	(30)	(30)	(30)	(30)	(173)
Prywatyzacja (po FWP)	17	931	859	748	1 314	0	3 870
Wpływy z prywatyzacji (100%)	17	1055	1007	857	1531	0	4468
<i>FWP</i>	0	(123)	(148)	(109)	(217)	0	(597)
Wpływy - ogółem po odpisach na FWP	145	1101	1029	918	1484	170	4848
Środki pieniężne PKP S.A. na początek 2010 roku	200						
Akcje PLK S.A. i udziały Przewozów Regionalnych przekazane odpłatnie do Skarbu Państwa	500	500	350	500	500	0	2350
Rolowanie - emisja obligacji	400	400	0	0	0	0	800

Źródło tabel: PKP S.A.

PKP S.A. powinna dążyć do minimalizacji kosztów obsługi zadłużenia, poprzez sprzedaż majątku. W przypadku możliwości dokonania wcześniejszej spłaty zobowiązań finansowych PKP S.A. podejmie działania w tym kierunku, z uwzględnieniem wszelkich kosztów z tego wynikających.

IV.4. Koordynacja prac w dziedzinie kolejnictwa z wykorzystaniem struktur międzynarodowych

Na podstawie ustawy o restrukturyzacji PKP, PKP S.A., jako sukcesor p.p. PKP, jest członkiem 14 kolejowych organizacji międzynarodowych, prowadzi 5 przedstawicielstw za granicą i reprezentuje spółki Grupy PKP na podstawie oddzielnie zawartych umów.

Tabela 13

⁶³Kwota w tekście pkt. IV. 3.1. (6,1 mld zł) jest zaokrągleniem w stosunku do tej, podanej w Tabeli 11 (6 068 mln zł). Kwota 6 068 mln zł jest wyliczona na bazie najbardziej aktualnej projekcji m.in. w związku z trwającym procesem pozyskiwania finansowania.

Organizacje międzynarodowe, do których należy PKP S.A.

Skrót	Pełna nazwa organizacji	Spółki Grupy PKP, których działalność organizacji dotyczy
UIC	Międzynarodowy Związek Kolejowy	Wszystkie
CER	Wspólnota Kolei Europejskich i Przedsiębiorstw Infrastrukturalnych	Wszystkie
OSŻD	Organizacja Współpracy Kolei	Wszystkie
CIT	Międzynarodowy Komitet Transportu Kolejowego	Przewozowe
FTE	Forum Train Europe	Przewozowe
CIA	Wspólnota Interesów Samochodowych	PKP CARGO S.A.
EURATEL	Zrzeszenie Europejskich Kolejowych Spółek Telekomunikacyjnych	Telekomunikacja Kolejowa sp. z o.o.
COLPOFER	Europejski Związek Służby Ochrony i Policji Kolejowych	PLK S.A.
TRANSSIB	Międzynarodowa Rada ds. Przewozów po Magistrali Transsyberyjskiej	przewozowe, towarowe
FIP	Zrzeszenie ds. Międzynarodowych Ulg Przejazdowych dla Personelu Kolejowego	Wszystkie
FIATC	Międzynarodowa Federacja Stowarzyszeń Turystycznych Kolejarzy	Wszystkie
USIC	Międzynarodowy Związek Sportowy Kolejarzy	Wszystkie
FISAIC	Międzynarodowy Związek Kultury i Rekreacji Kolejarzy	Wszystkie
UEEIV	Europejskie Zrzeszenie Stowarzyszeń Inżynierów Kolejowych	Wszystkie

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów PKP S.A. oraz PKP PLK S.A.

Organizacjami znaczącymi dla realizacji działalności spółek Grupy PKP są: UIC, CER, OSŻD, w których PKP S.A. reprezentuje wszystkie spółki, a także CIT, FTE, CIA, EURATEL, COLPOFER, TRANSSIB, w których reprezentowane są tylko niektóre ze spółek, odpowiednio do zakresu ich działalności.

Przedstawicielstwa zagraniczne PKP S.A. mają siedziby w Brukseli, Berlinie, Mińsku, Lwowie, Pradze.

Spółki Grupy PKP pokrywają koszty ponoszone przez PKP S.A. związane z członkostwem w organizacjach międzynarodowych a także, wspólnie z PKP S.A., ponoszą koszty funkcjonowania przedstawicielstw zagranicznych.

Zmiany w ostatnich latach na kolejowym rynku transportowym spowodowały, że dotychczasowa formuła organizacji komisji i konferencji granicznych z kolejami krajów sąsiedzkich uległa wyczerpaniu. Przyszła organizacja takich konferencji podlega zarządcy infrastruktury kolejowej, z zapewnieniem uczestnictwa wszystkich zainteresowanych przewoźników kolejowych, w tym z Grupy PKP. Oprócz współpracy międzynarodowej w ramach członkostwa w organizacjach międzynarodowych, realizowanej poprzez PKP S.A., PLK S.A. od 2004 r. jest samodzielnie członkiem RNE (org. zrzeszająca 34 europejskich zarządców infrastruktury kolejowej). PLK S.A. podjęła także procedurę przystąpienia do EIM (organizacji europejskich zarządców infrastruktury kolejowej). Ponadto, w ramach wymienionych w Tabeli 13 organizacji, których członkiem oficjalnym od 2001 r. pozostaje PKP S.A., PLK S.A. od początku swego istnienia samodzielnie uczestniczy w spotkaniach wszystkich szczebli i reguluje składki w COLPOFER (stowarzyszenie policji kolejowych i służb ochrony kolei).

Obecne przemiany sektora kolejowego w Polsce obejmujące m.in.:

- planowane zmiany obecnej Grupy PKP, (m.in. wyjście z Grupy PLK S.A., prywatyzacja niektórych spółek Grupy),
- zasadnicze zmiany kompetencji PKP S.A.,
- daleko zaawansowaną liberalizację rynku kolejowego w Polsce i funkcjonowanie wielu przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury,

nie powinny osłabić pozycji polskiego kolejnictwa, poprzez rozdrobnienie reprezentacji sektora kolejowego w poszczególnych organizacjach międzynarodowych lub brak takiej reprezentacji w ogóle.

Należy wykorzystać w przyszłości dotychczasową silną pozycję i samą „markę” PKP utrwaloną na arenie międzynarodowej.

Skuteczne działania na rzecz poprawy sytuacji sektora kolejowego w Polsce jako całości, a także poszczególnych działających na nim podmiotów, jest możliwe i realne tylko przy zachowaniu wspólnej reprezentacji przedsiębiorców i skoordynowaniu ich poczynań na forum międzynarodowym.

Dlatego konieczne jest, jeszcze w okresie przejściowym, powołanie do końca 2011 roku podmiotu, który będzie mógł w sposób ciągły kontynuować członkostwo PKP w kolejowych organizacjach międzynarodowych. Takim wymaganiom mógłby sprostać utworzony na zasadach dobrowolności związek przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej, który skupiałby uczestników polskiego rynku kolejowego, także tych spoza dzisiejszej Grupy PKP.

Konkretna forma prawna zrzeszenia⁶⁴, szczegółowy zakres koordynowanej działalności, zarówno w odniesieniu do zadań, jak i spektrum organizacji przewidzianych do kontynuowania członkostwa, a także dobór niezbędnych do tego celu środków, w tym stopień wykorzystania dotychczasowych

⁶⁴Można w tym wypadku rozważyć następujące propozycje: 1/ powołanie związku pracodawców, działającego na podstawie ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców, 2/ izby gospodarczej, działającej na podstawie ustawy z dnia 30 maja 1989 r. o izbach gospodarczych.

doświadczeń i zasobów PKP, a także zasady finansowania, należy pozostawić w gestii członków założycieli zrzeszenia, w którym zarówno udział, jak i uczestniczenie przez poszczególne podmioty indywidualnie w organizacjach kolejowych odbywać się będzie na zasadach dobrowolności.

Ważnym problemem jest zabezpieczenie współpracy administracyjnej z Europejską Agencją Kolejową (ERA), realizowanej głównie przez Urząd Transportu Kolejowego oraz z innymi agendami Komisji Europejskiej (m. in. Komitet ds. Interoperacyjności RISC). Od jakości i wyników tej współpracy w znacznym stopniu zależy poprawność transpozycji oraz dostosowanie prawne i instytucjonalne do zasad prawa europejskiego. Środki finansowane przeznaczone w ostatnich latach na ten cel są niewystarczające.

IV.5. Model funkcjonowania PKP S.A. po 2015 roku

Dalszy model funkcjonowania PKP S.A. jest integralnie związany z procesami, które już się rozpoczęły i które w najbliższej przyszłości rozpoczną się, należy do nich zaliczyć:

- usamorządowienie przewozów regionalnych,
- wyposażanie spółek Grupy PKP w niezbędny do funkcjonowania majątek,
- komercjalizację nieruchomości,
- wydzielenie PLK S.A. z Grupy PKP,
- prywatyzację spółek Grupy PKP,
- przekazanie dworców na rzecz JST,
- utworzenie zarządców dworców.

oraz z rolą PKP S.A. w okresie przejściowym do końca 2015 r. która podstawowo związana będzie z:

- prowadzeniem programów modernizacji dworców,
- realokacją majątku w ramach Grupy PKP,
- komercjalizacją majątku,
- zarządzaniem pozostałymi nieruchomościami,
- zarządzaniem aktywami finansowymi,
- zarządzaniem zadłużeniem,
- koordynacją współpracy międzynarodowej (do momentu utworzenia nowego podmiotu, zgodnie z zapisem w rozdziale IV.4).

Model docelowy funkcjonowania PKP S.A. zostanie zaprojektowany przez ministra właściwego do spraw transportu w latach 2013 – 2015.

V. WSPARCIE FINANSOWE REALIZACJI CELÓW I ZADAŃ RZĄDU W SEKTORZE KOLEJOWYM DO 2015 ROKU

Podstawowymi źródłami finansowania realizacji celów i zadań polityki Rządu w zakresie infrastruktury kolejowej są:

- budżet Państwa,
- Fundusz Kolejowy,
- fundusze unijne (FS, EFRR, TEN-T),
- kredyty bankowe (komercyjne, EBI, EBOIR, BŚ),
- budżety samorządowe (finansowanie lub współfinansowanie linii kolejowych dla realizacji zadań przewozowych wynikających ze strategii rozwoju komunikacji lokalnej),
- środki własne przedsiębiorców, w tym w części opłaty za dostęp,
- kapitał prywatny.

Działalność inwestycyjna w odniesieniu do ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej finansowana będzie przez Skarb Państwa, przy udziale innych źródeł.

Mając na uwadze potrzebę unormowania kwestii finansowania ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej, wprowadzone zostaną stosowne zmiany w odpowiednich regulacjach ustawowych, zapewniające:

- usprawnienie procesów i procedur związanych z finansowaniem infrastruktury i realizacją inwestycji, w tym: wprowadzenie Wieloletniego Programu Inwestycyjnego, stabilizację długoterminowego planowania prac utrzymaniowych w infrastrukturze zarządzanej przez PLK S.A. poprzez zapewnienie możliwości realizacji działalności podstawowej PLK S.A. przede wszystkim w oparciu o kontrakt wieloletni,
- przejrzystość relacji zarządca infrastruktury – przewoźnik kolejowy,
- minimalizację kosztów stałych PLK S.A.,
- rozłożenie kosztów budowy, przebudowy, modernizacji remontu, utrzymania i obsługi skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi pomiędzy właściciela infrastruktury kolejowej i właściciela drogi,
- stworzenie przez zarządcę i właściciela infrastruktury kolejowej procedur współpracy w zakresie finansowania infrastruktury kolejowej w obrębie kolejowych przejść granicznych.

Wszystkie podejmowane działania wpłyną na zmniejszenie kosztów własnych działalności zarządcy i tym samym prowadzić będą do obniżenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej przy zachowaniu, odpowiednich dla danej kategorii linii, parametrów technicznych i eksploatacyjnych będących jednym z warunków kontraktu.

V.1. Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych ze środków publicznych

Podstawą do realizacji inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej będą wieloletnie i roczne plany opracowane zgodnie z postanowieniami *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, przyjętego przez Radę Ministrów 19 grudnia 2008 r. oraz ustawy wprowadzającej ustawę o finansach publicznych, która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2010 r.

W celu zapewnienia najbardziej racjonalnych warunków prowadzenia ruchu pociągów w trakcie realizowanych modernizacji oraz synchronizacji działań na styku eksploatacji z procesami inwestycyjnymi w zakresie infrastruktury kolejowej, zarządzać nimi będzie wyodrębniona w strukturach PLK S.A. jednostka organizacyjna.

PLK S.A. skoncentruje się przede wszystkim na wykorzystaniu środków z Unii Europejskiej, dostępnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013 (POIiŚ), przeznaczonych głównie na linie kolejowe w ramach sieci TEN–T, stanowiące zarazem część linii znaczenia państwowego. Wkład krajowy zostanie zapewniony z budżetu Państwa lub Funduszu Kolejowego. Inwestycje na liniach o znaczeniu państwowym oraz na pozostałych liniach prowadzone poza POIiŚ realizowane będą w oparciu o budżet Państwa i środki Funduszu Kolejowego.

Inwestycje na pozostałych liniach mogą być realizowane także z wykorzystaniem środków dostępnych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych. Warunkiem koniecznym będzie aktywny udział finansowy jednostek samorządu terytorialnego. Inwestycje wymagające dodatkowych źródeł finansowania realizowane będą przy udziale środków pozyskanych w drodze kredytów zaciągniętych w bankach komercyjnych, Europejskim Banku Inwestycyjnym, Europejskim Banku Odbudowy i Rozwoju lub Banku Światowym. Finansowanie inwestycji na liniach lokalnych/samorządowych zapewnią budżety właściwych JST.

Od 1 stycznia 2010 r. wszedł w życie (dodany przez ustawę z dnia 27 sierpnia 2009 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o finansach publicznych, Dz. U. Nr 157, poz. 1241) art. 38c ustawy o transporcie kolejowym przewidujący, że inwestycje obejmujące linie kolejowe, realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, prowadzone są w ramach programu wieloletniego na okres nie krótszy niż 3 lata. Przepis powyższy określa również zakres zawartości tego programu.

Tabela nr 14

**Planowana realizacja inwestycji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zgodnie z Projektem
Programu Wieloletniego na lata 2010–2013**

Źródła finansowania	Lata						
	2010	2011	2012	2013	2014 *	2015 *	Razem
	mln zł						
Projekty współfinansowane ze środków Unii Europejskiej							
Kontynuowane							
Środki krajowe	1 763,86	321,07	14,62	0,00	0,00	0,00	2 099,55
budżet Państwa	767,56	315,94	14,62	0,00	0,00	0,00	1 098,12
własne	387,78	5,13	0,00	0,00	0,00	0,00	392,91
kredyty EBI	515,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	515,21
Fundusz Kolejowy	93,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	93,31
Środki UE	873,49	17,69	14,62	0,00	0,00	0,00	905,80
Razem Kontynuowane	2 637,35	338,76	29,24	0,00	0,00	0,00	3 005,35
POIiŚ							
budżet Państwa	318,44	1 005,06	1 018,01	734,08	429,40	70,52	3 575,51
kredyty EBI	0,00	1 587,97	1 808,75	1 339,28	847,00	115,00	5 698,00
Środki UE	330,90	5 117,87	5 442,48	3 810,68	2 357,56	342,62	17 402,11
Środki własne	36,54	40,61	68,81	0,00	0,00	0,00	145,96
RAZEM POIiŚ	685,88	7 751,51	8 338,05	5 884,04	3 633,96	528,14	26 821,58
RPO							

Fundusz Kolejowy	45,88	205,93	213,99	64,31	0,00	0,00	530,11
Środki UE	147,05	562,51	488,60	104,65	0,00	0,00	1 302,81
Środki własne	1,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,80
RAZEM RPO	194,73	768,44	702,59	168,96	0,00	0,00	1 834,72
Projekty finansowane ze środków krajowych							
Kontynuowane							
budżet Państwa	104,10	133,01	10,96	0,00	0,00	0,00	248,07
Razem Kontynuowane	104,10	133,01	10,96	0,00	0,00	0,00	248,07
Odtworzeniowe							
budżet Państwa	406,78	868,97	806,68	466,21	482,61	582,61	3 613,86
Fundusz Kolejowy	14,75	468,25	594,15	502,60	860,00	875,00	3 314,75
Środki własne	83,52	31,93	27,75	0,00	0,67	0,00	143,87
Środki samorządowe	2,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,29
Razem Odtworzeniowe	507,34	1 369,15	1 428,58	968,81	1 343,28	1 457,61	7 074,77
OGÓŁEM	4 129,40	10 360,87	10 509,42	7 021,81	4 977,24	1 985,75	38 984,49

*planowane w Programie kwoty na lata 2014 i 2015 należy powiększyć o wartość planowanych inwestycji, finansowanych z kolejnej perspektywy finansowej UE na lata 2014–2020.

Źródło: opracowanie PKP PLK S.A.

V.2. Wsparcie finansowe pochodzące ze środków Funduszu Kolejowego

Głównym celem ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61 oraz z 2009 r. Nr 115, poz. 966) jest zapewnienie dodatkowych środków finansowych na inwestycje i utrzymanie infrastruktury kolejowej w zakresie wynikającym z programów rozwoju infrastruktury transportowej. Zasadniczym źródłem zasilania Funduszu Kolejowego są wpływy w wysokości 20% z tzw. opłaty paliwowej pobieranej od wprowadzanych na rynek krajowy paliw silnikowych. Poza wpłatami z opłaty paliwowej, przychodami Funduszu Kolejowego mogą być m. in. również:

– przychody ze sprzedaży akcji w spółkach, przekazanych ministrowi właściwemu do spraw transportu przez Skarb Państwa, w celu zasilenia Funduszu Kolejowego,

- środki z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz Funduszu Kolejowego przez Bank Gospodarstwa Krajowego,
- wpływy z obligacji emitowanych na rzecz Funduszu Kolejowego przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

Podstawowym zadaniem Funduszu Kolejowego jest gromadzenie środków finansowych na finansowanie i współfinansowanie przygotowania oraz realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową, remonty i utrzymanie linii kolejowych, a także likwidację zbędnych linii kolejowych. Środki Funduszu są również przeznaczane dla samorządów województw, na zakup, modernizację, naprawę pasażerskiego taboru kolejowego przewidzianego do wykonywania przewozów regionalnych lub na wkład własny konieczny do zrealizowania projektów dotyczących taboru pasażerskiego określonych w regionalnych programach operacyjnych.

Depozytariuszem środków zgromadzonych na rachunku Funduszu Kolejowego jest Bank Gospodarstwa Krajowego. Ponadto, Bank Gospodarstwa Krajowego może zaciągać kredyty i pożyczki na rzecz Funduszu Kolejowego, które będą mogły być poręczone lub zagwarantowane przez Skarb Państwa.

Z wycień przygotowanych w Ministerstwie Infrastruktury wynika, że w latach 2011-2015 praktycznie większość dostępnych na cele inwestycyjne dla PLK S.A. środków budżetowych, pochodzących z akcyzy i szacowanych na ok. 5 500 mln zł oraz Funduszu Kolejowego szacowanych na 3 mld zł, zostanie przeznaczonych na inwestycje odtworzeniowe na kluczowych liniach kolejowych (nie objętych aktualnie dofinansowaniem unijnym) oraz na uzupełnienie środków unijnych w kolejowych projektach modernizacyjnych przewidzianych do realizacji w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.

Z kolei dla realizacji zadań określonych w POIiŚ, zachodzi konieczność pozyskania kredytu (kredytów) EBI w wysokości ok. 1 000 mln EUR (4 070 mln zł), który byłby uruchamiany w niezbędnych transzach w latach 2011-2015. Zgodnie z wstępnymi konsultacjami z EBI instrument taki mógłby być przyznany na okres 30 lat z karencją spłaty rat kapitałowych na 10 lat. Resort infrastruktury przewiduje, że kredytobiorcą będzie PLK S.A., a całość kosztów związanych z obsługą kredytu, zgodnie z projektowanymi zmianami winna być odnoszona w bieżące oraz przyszłe wpływy Funduszu Kolejowego. Tylko taka konstrukcja prawna pozwoli PLK S.A. zaciągnąć zobowiązanie kredytowe na zbilansowanie inwestycji w ramach POIiŚ. Spółka PLK S.A. nie ma bowiem możliwości wygospodarowania wolnych środków finansowych na realizację zadań inwestycyjnych w ramach POIiŚ.

Zatem, istotą projektowanych w Ministerstwie Infrastruktury zmian jest:

- stworzenie systemowego rozwiązania finansowania funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce,
- ułatwienie w pozyskiwaniu środków finansowych umożliwiających absorpcję środków z funduszy UE dla projektów kolejowych,
- stworzenie warunków do zadłużenia Funduszu Kolejowego w wysokości umożliwiającej zbilansowanie inwestycji objętych POIiŚ.

Pozwolą one na rozwiązanie problemu finansowania i prefinansowania inwestycji w sektorze kolejowym, co w rezultacie przełoży się na szybsze tempo wydatkowania środków unijnych. Ponadto, beneficjenci, wykorzystując zgromadzone środki z Funduszu Kolejowego na realizację projektów, poprawią swoją płynność finansową, co w dobie ogólnoswiatowego kryzysu finansowego ułatwi w znacznym stopniu realizację ich projektów.

W latach 2009 – 2015, w Funduszu Kolejowym ujęte zostały środki finansowe w wysokości 800 mln zł na zakup, modernizację, remont pasażerskiego taboru kolejowego przewidzianego do wykonywania przewozów regionalnych lub na wkład własny konieczny do zrealizowania projektów dotyczących taboru pasażerskiego określonych w regionalnych programach operacyjnych.

Ponadto, wykonując postanowienia Porozumienia zawartego w dniu 9 grudnia 2008 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury, a Województwami, środki Funduszu Kolejowego zostaną przeznaczone na pokrycie straty bilansowej spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. z lat ubiegłych poprzez podwyższenie jej kapitału zakładowego, co nastąpi w wyniku wniesienia do tej spółki aportem zapleczy technicznych do obsługi taboru oraz innych nieruchomości. W 2010 r. PKP S.A. wniesie, w formie wkładu niepieniężnego, do spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. nieruchomości niezbędne do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, określone uchwałą walnego zgromadzenia PKP S.A., według wartości skorygowanej aktywów netto, do wysokości 300 mln zł.

Środki Funduszu Kolejowego zostaną również wykorzystane w procesie nabywania przez Skarb Państwa akcji PLK S.A. od PKP S.A. w celu zwiększenia udziału skarbu Państwa w kapitale zakładowym PLK S.A. i docelowo uniezależnienia tej spółki od Grupy PKP.

PKP S.A. otrzyma za sprzedane akcje PLK S.A. i udziały w spółce Przewozy Regionalne sp. z o.o. z Funduszu Kolejowego w każdym roku, począwszy od 2010 r. do 2014 r. , kwotę co najmniej 500 mln zł, z wyjątkiem roku 2012, kiedy to otrzyma co najmniej 350 mln zł. Wielkość środków z Funduszu Kolejowego, którą przeznaczy Skarb Państwa na nabycie akcji i udziałów będzie zależeć od wielkości środków zgromadzonych na rachunku Funduszu oraz od wysokości środków niezbędnych na inwestycje infrastrukturalne, a także potrzeby PKP S.A. na spłaceniu kredytów i wykupienie obligacji gwarantowanych przez Skarb Państwa.

W roku 2012, środki Funduszu Kolejowego w kwocie 150 mln zł będą przeznaczone na współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich. Powyższe środki zostaną przekazane samorządom, proporcjonalnie do liczby udziałów objętych w spółce Przewozy Regionalne sp. z o.o. przez poszczególne samorzady w grudniu 2008 r.

V.3. Wsparcie finansowe inwestycji w zakresie dworców kolejowych z funduszy unijnych i z budżetu Państwa

PKP S.A. zarządza obecnie 2 641 dworcami kolejowymi, bardzo zróżnicowanymi pod względem wielkości, pełnionych funkcji oraz stanu technicznego i estetyki, z czego 1 631, to dworce nieczynne. Pozostałe dworce pełnią funkcje publiczne związane z obsługą ruchu pasażerskiego. Obecnie całość kosztów działalności operacyjnej dworców pokrywana jest ze środków własnych PKP S.A. Z uwagi na to, iż PKP S.A. nie posiada wystarczających możliwości finansowych, które pozwalałyby na samodzielną modernizację pełniących funkcje publiczne dworców, konieczne jest korzystanie z dofinansowania modernizacji dworców ze środków budżetu Państwa oraz ze środków unijnych.

Dotacje z budżetu Państwa na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji polegających na przebudowie dworców kolejowych ze środków dotacji budżetowej udzielane są w oparciu o wprowadzony 6 grudnia 2008 r. zapis art. 38 ust. 6a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie

kolejowym, zgodnie z którym, ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki na budowę lub przebudowę dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróżnych.

Koszty, które mogą zostać zakwalifikowane do pokrycia z budżetu, muszą dotyczyć tylko budowy/przebudowy tej części dworca, która służy bezpośrednio obsłudze pasażerów (tzw. część publiczna). Koszty pozostałej części, która jest w stanie wygenerować dochód (tzw. komercyjnej), muszą zostać pokryte z innych źródeł (PKP S.A., prywatne).

Pozyskanie dotacji ze środków unijnych na modernizację dworców kolejowych jest możliwe w oparciu Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013.

W priorytecie VII programu – Transport przyjazny środowisku – działanie 7.1 – Rozwój transportu kolejowego:

- wprowadzono PKP S.A. na listę beneficjentów,
- ujęto modernizację ogólnodostępnej infrastruktury dworców kolejowych związanej z podniesieniem jakości obsługi podróżnych oraz zwiększeniem ich bezpieczeństwa w opisie działań priorytetu,
- ustalono maksymalny udział dofinansowania w wydatkach kwalifikowanych na poziomie projektu w wysokości 100%, przy czym dofinansowanie obejmuje zarówno środki pochodzące z UE jak i z budżetu Państwa w formie współfinansowania krajowego,
- wartość planowanych do realizacji projektów dworcowych określono na kwotę 468,16 mln PLN przy udziale środków Funduszu Spójności w kwocie 327,72 mln PLN.

Podobnie jak przy dotacji budżetowej, koszty, które mogą zostać zakwalifikowane do pokrycia ze środków unijnych, muszą dotyczyć tylko modernizacji tej części dworca, która służy bezpośrednio obsłudze pasażerów (tzw. część publiczna).

Modernizacja dworców kolejowych przy udziale środków publicznych jest niezbędna. Wpłynie na poprawę bezpieczeństwa podróżnych, wizerunku kolei, umożliwi kompleksową obsługę osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, i znacznie poprawi jakość i warunki obsługi podróżnych. Ponadto, przyczyni się do poprawy pozycji konkurencyjnej transportu kolejowego, wpłynie pozytywnie na rozwój terenów przydworcowych, powstrzyma proces dekapitalizacji obiektów dworcowych i przyspieszy dostosowanie dworców kolejowych do standardów obowiązujących w Unii Europejskiej.

Inwestycje związane z budową i przebudową dworców kolejowych realizowane przez PKP S.A. są funkcjonalnie i rzeczowo związane z całością infrastruktury zarządzanej przez spółki Grupy PKP. Inwestycje będą prowadzone przez PKP S.A. przy ścisłej współpracy z PLK S.A., która w swoim zakresie planuje m.in. przebudowę układów torowych, peronów i wiat, z dostosowaniem infrastruktury kolejowej dla podróżnych oraz dla służb ratunkowych i porządkowych.

Niezbędne nakłady inwestycyjne w latach 2010–2012 z budżetu Państwa na budowę lub przebudowę dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróży powinny wynieść 410 mln zł. Środki w tej wysokości pozwolą na odbudowę i modernizację kilkudziesięciu dworców grupy A, B i C.

W latach 2013–2015 wsparcie finansowe ze środków publicznych powinno wynieść około 400 mln zł.

Przedstawione wyżej kwoty nie obejmują nakładów na modernizację dworców: Wrocław, Gdynia, Kraków współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej i budżetu Państwa oraz rozpoczętych projektów deweloperskich dotyczących wielkoprzestrzennej zabudowy obszarów dworców i terenów do nich przyległych.

Utworzenie spółki Dworce Kolejowe wymagać będzie uregulowania działalności inwestycyjnej, z takim założeniem aby stało się możliwe począwszy od 2011 r. prowadzenie nowych przedsięwzięć inwestycyjnych spółki Dworce Kolejowe i jednoczesne przejście do realizacji inwestycji prowadzonych w 2009 i 2010 r. przez PKP S.A.

V.4. Wsparcie finansowe systemu towarowych przewozów intermodalnych

Zgodnie z art. 38 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, transportem intermodalnym jest przewóz rzeczy przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu. Według terminologii EKMT⁶⁵, transportem intermodalnym jest transport ładunków w tej samej jednostce ładunkowej transportu intermodalnego lub pojeździe różnym rodzajem transportu, lecz bez przeładunku samego ładunku, tj. bez zmiany naczynia transportowego.

Protokół z dnia 3 czerwca 1999 r. wprowadzający zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674) ustala, że "jednostka transportu intermodalnego" oznacza kontenery, nadwozia wymienne, naczepy siodłowe i inne jednostki ładunkowe używane w przewozie intermodalnym.

W Polsce transport intermodalny jest wciąż jedną z dziedzin, która wymaga ciągłego wsparcia. Głównym problemem jest brak odpowiedniej infrastruktury, przede wszystkim centrów logistycznych i terminali kontenerowych połączonych z siecią transportową nie tylko drogową, ale przede wszystkim kolejową, a także odpowiedniego taboru kolejowego i infrastruktury kolejowej umożliwiającej poruszanie się specjalistycznego taboru. Inwestycjom infrastrukturalnym oraz taborowym muszą towarzyszyć nakłady na nowoczesne systemy zarządzania procesami przewozowymi, wykorzystującymi narzędzia teleinformatyczne. Nowoczesne sterowanie procesem przemieszczania ładunków wymaga zaś wdrożenia przez zarządców infrastruktury i przewoźników towarowych aplikacji telematycznych, zapewniających wymianę danych i informacji między tymi podmiotami.

Obecnie obowiązujące przepisy przewidują następujące możliwości wsparcia przewozów intermodalnych:

⁶⁵Europejska Konferencja Ministrów Transportu.

- zgodnie z art. 38 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane inwestycje kolejowe, wynikające z programów rozwoju infrastruktury transportowej oraz zakup pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozu rzeczy na podstawie jednej umowy o przewóz przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu,
- zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 17 marca 2009 r. w sprawie udzielania pomocy na inwestycje w zakresie transportu multimodalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych, możliwe jest wsparcie realizacji projektów dotyczących transportu multimodalnego na terenie województwa objętego danym regionalnym programem operacyjnym w przypadku, gdy inwestycje powstałe w ramach tych projektów będą wykorzystywane wyłącznie na potrzeby transportu multimodalnego,
- zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 7 września 2009 r. w sprawie pomocy na projekty w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w latach 2007–2013, które stanowi program pomocy publicznej dla tego transportu, możliwe będzie dofinansowanie budowy centrów logistycznych i terminali kontenerowych na liniach kolejowych i w portach morskich oraz zakup specjalistycznych urządzeń przeładunkowych, jak również intermodalnych jednostek ładunkowych typu nadwozia wymienne, naczepy siodłowe oraz lokomotyw manewrowych i wagonów dla transportu intermodalnego. Realizacja inwestycji objęta będzie POIiŚ – priorytet VII Transport przyjazny środowisku, działanie 7.4 – Rozwój transportu intermodalnego. Na działania te przeznaczone zostało około 111 mln euro i obowiązywać będzie tryb konkursowy. Przepisy rozporządzenia obowiązywać będą do 31 grudnia 2015 r.

Obowiązujące Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej nie przewiduje odrębnych, preferencyjnych zasad wyznaczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla pociągów w przewozach intermodalnych. Według wcześniej obowiązującego w tym zakresie rozporządzenia, stosowano preferencyjne stawki dla pociągów towarowych realizujących całopociągowe przewozy intermodalne zdefiniowane jako „przewozy ładunków wykonywane przy zastosowaniu rozwiązań technicznych lub technologicznych, które przy zmianie środka transportu lub szerokości toru nie będą wymagały przeładunku poszczególnych partii tego ładunku lub przestawienia pudła wagonu”.

W przyszłości przewiduje się wdrożenie rozwiązań wspomagających rozwój przewozów intermodalnych między innymi poprzez umożliwienie obniżania kosztów korzystania z infrastruktury kolejowej przez przewoźników.

Pierwszym rozwiązaniem, które umożliwi preferencyjne traktowanie przewozów intermodalnych będzie wprowadzenie zmian do ustawy o transporcie kolejowym polegających na umożliwieniu przyznawania przez zarządcę ulg w opłacie podstawowej w celu rozwijania towarowych przewozów intermodalnych poprzez wprowadzenie zasady, że kontrakt pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą określa w szczególności również obowiązki zarządcy i wielkość dofinansowania na ulgi w opłacie podstawowej w celu rozwijania towarowych przewozów intermodalnych.

Drugim – wsparcie finansowe z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej dla przewoźników realizujących przewozy intermodalne składami całopociągowymi oraz w grupach wagonów w składach pociągów lub dla zarządcy w celu zmniejszenia wysokości kosztów ponoszonych przez przewoźników kolejowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych w przewozach intermodalnych. Już obecnie lista

priorytetowych programów NFOŚiGW, planowanych do finansowania w roku 2009 wśród programów zgłoszonych przez Ministra Środowiska, Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, Głównego Geologa Kraju i Głównego Inspektora Ochrony Środowiska oraz Ministra Infrastruktury zawiera *Program dla wspierania ekologicznych form transportu oraz ochrony środowiska w żegludze śródlądowej w ramach Funduszu Żeglugowego*. Przewozy intermodalne jako ekologiczna forma transportu będą posiadały możliwość dofinansowania ich z tego funduszu.

Sfinalizowanie prac legislacyjnych obejmujących stworzenie warunków dla pozyskania wsparcia dla przewozów intermodalnych ze środków NFOŚiGW nastąpi do końca 2010 r.

Rozwiązaniem alternatywnym wsparcia finansowego systemu przewozów intermodalnych jest wykorzystanie zapisów Rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej. W odniesieniu do usług transportu towarowego, obowiązuje ono do 3 grudnia 2012 r., tj. zgodnie z treścią Rozporządzenia 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

Przewozy intermodalne ze względów środowiskowych leżą w interesie publicznym i mogą otrzymać finansową pomoc do kosztów eksploatacyjnych wykonywanych jako „usługi o charakterze zobowiązań służby publicznej”. Dla świadczeń tych w ramach transportu kombinowanego może zostać ustalona rekompensata w zależności od ilości przewiezionych przesyłek. Pomoc ta nie jest traktowana jako subwencja lecz jako zapłata za zobowiązania wynikające z tytułu wykonywania przewozów o charakterze służby publicznej, nałożone przez Państwo na koleje. Takie rozwiązanie jest zgodne z regulacjami prawnymi UE.

Uwzględniając, że publiczny charakter tej usługi wynika głównie z korzyści dla środowiska, źródłem pozyskania środków finansowych na wypłaty rekompensat powinien być głównie Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

V.5. Dofinansowanie remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej

Podstawowym mechanizmem finansowania remontów i utrzymania linii o znaczeniu państwowym będzie, zawarty zgodnie przytoczonymi wcześniej założeniami, wieloletni kontrakt pomiędzy ministrem właściwym ds. transportu a PLK S.A. Kontrakt na finansowanie utrzymania (w tym remontów) linii o znaczeniu państwowym będzie kontraktem podstawowym, o zasięgu ogólnopolskim. Jego celem będzie zapewnienie odpowiedniego standardu technicznego dla kategorii linii, a także odpowiedniego poziomu oferowanych usług.

W związku z tym, iż kontrakt będzie dotyczył linii ważnych z punktu widzenia kraju, minister właściwy do spraw transportu określi w kontrakcie odpowiedni standard dla każdej kategorii linii i wymagania wobec zarządcy, a także odpowiedni poziom finansowania, który będzie adekwatny do zamówionych u zarządcy usług. Środki na utrzymanie linii o znaczeniu państwowym i prowadzenie ruchu pochodzą z budżetu Państwa lub innych źródeł publicznych, w tym z Funduszu Kolejowego i będą określone na cały okres trwania kontraktu.

W przypadku linii kolejowych będących własnością JST, finansowanie utrzymania tych linii muszą zapewnić budżety właściwych JST, w ramach kontraktu JST z PLK S.A. lub zarządcą infrastruktury utworzonym przez JST. Zasady zawarcia i charakter takiego kontraktu powinny być takie same jak te opisane powyżej.

Utrzymanie linii będących własnością przedsiębiorców pokrywane jest ze środków własnych przedsiębiorcy lub innego podmiotu na jego wniosek⁶⁶.

W okresie przejściowym do 2012 roku, zadania realizowane będą na podstawie umowy między PLK S.A., a ministrem właściwym ds. transportu, zawartej na okres nie krótszy niż 3 lata. Wysokość dotacji określona będzie corocznie w ustawie budżetowej i wprowadzana aneksem do umowy.

Zakłada się, że wydatki budżetu Państwa na ten cel w latach 2010–2012 wyniosą:

- na rok 2010 – nie mniej niż 900 mln zł,
- na rok 2011 – nie mniej niż 1 060 mln zł,
- na rok 2012 – nie mniej niż 1 200 mln zł.

W kolejnych latach (do roku 2015), wydatki budżetu Państwa na ten cel będą zwiększane corocznie o ok. 100 mln zł.

Dofinansowanie obejmie koszty związane z utrzymaniem (łącznie z diagnostyką) oraz remontami i naprawami na całej sieci zarządzanej przez PLK S.A. Dodatkowo, dofinansowaniem zostaną objęte koszty prowadzenia ruchu kolejowego – w tym celu zostaną wprowadzone stosowne zmiany w odpowiednich regulacjach ustawowych.

Konkretne zadania przewidziane do realizacji w poszczególnych latach będą określone szczegółowo w rocznych programach rzeczowo-finansowych, uwzględniając możliwości budżetu Państwa w poszczególnych latach na podstawie założeń ustawy budżetowej na dany rok.

Powyższa dotacja nie stanowi dodatkowych środków finansowych dla PLK S.A., bowiem zgodnie z art. 33 ust. 5a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, PLK S.A. ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej, pomniejsza wysokość łącznego planowanego kosztu udostępnienia infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywane nakłady na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące z budżetu Państwa i Funduszu Kolejowego.

⁶⁶Standard linii będzie uzależniony od natężenia ruchu, dochodów i potrzeb przedsiębiorcy.

W celu wprowadzenia w życie kontraktu wieloletniego, konieczne są zmiany w sferze organizacyjnej i prawnej, na podstawie których zaistnieje możliwość jego zawarcia pomiędzy PLK S.A. a ministrem właściwym ds. transportu. Będzie to skutkowało rozwiązaniem umowy zawartej na okres przejściowy.

Poziom finansowania powinien uwzględniać zaległości remontowe wynikające z zaniedbań w dofinansowaniu w okresie ostatnich kilkunastu lat. Oszacowania wskazują, że roczne nakłady na utrzymanie publicznej infrastruktury kolejowej powinny wynosić co najmniej 2 mld zł.

Utrzymanie i remonty infrastruktury wymagają dodatkowego wsparcia PLK S.A. w postaci jej dofinansowania środkami budżetowymi lub z Funduszu Kolejowego na poziomie ok. 300 mln zł rocznie nie skutkującego koniecznością obniżenia stawek dostępu⁶⁷.

V.6. Dofinansowanie programów inwestycyjnych w zakresie taboru kolejowego

Dla projektów taborowych, wsparcie będzie udzielane zgodnie z *Wytycznymi Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie zasad dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązki świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym*⁶⁸, przygotowanymi w oparciu o rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczące zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (do 2.12.2009 r.) oraz rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (od 3.12.2009 r.).

W przypadku projektów taborowych nie realizowanych w oparciu o ww. rozporządzenia, dofinansowanie będzie przyznawane po zatwierdzeniu takiej pomocy przez Komisję Europejską (notyfikacje indywidualne).

Priorytet VII Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, pn.: „Transport przyjazny środowisku” obejmuje m.in. działanie pn. „Rozwój transportu kolejowego”. Celem działania jest poprawa stanu połączeń kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T, a także wybranych odcinków znajdujących się poza tą siecią, oraz poprawa obsługi pasażerów w międzynarodowym i międzyregionalnym transporcie kolejowym.

Działania w zakresie taboru kolejowego dotyczą zakupu nowoczesnego taboru kolejowego i modernizacji taboru istniejącego, wykorzystywanego w międzynarodowych i międzyregionalnych przewozach pasażerskich. Dzięki unowocześnieniu taboru możliwe będzie zwiększenie prędkości handlowej,

⁶⁷ Niezbędne zmiany w ustawie o transporcie kolejowym obejmują: 1/ wprowadzenie nowego art. 38a – Minister właściwy ds. transportu może także dofinansować z budżetu Państwa lub Funduszu Kolejowego koszty ponoszone przez zarządcę infrastruktury na zlecenie usług w zakresie remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej, udostępnianej przez zarządcę na zasadach określonych w ustawie; 2/ w art. 33, ust. 5a – kropkę należałoby zastąpić przecinkiem i dopisać: „za wyjątkiem dofinansowania, o którym mowa w art. 38a ust. 4”

⁶⁸ *Wytyczne Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie zasad dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązki świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym*, Warszawa, 16 stycznia 2009 r.

poprawa komfortu podróżowania i częstotliwości kursowania pociągów oraz uzyskanie dostępności pociągów dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym także osób niepełnosprawnych.

Przykładowymi rodzajami projektów w zakresie taboru kolejowego mogą być:

- zakup składów całopociągowych,
- zakup nowych wagonów pasażerskich do przewozów międzynarodowych i międzyregionalnych,
- zakup nowych lokomotyw jedno- i wielosystemowych dla międzynarodowych i międzyregionalnych przewozów pasażerskich,
- modernizacja wagonów pasażerskich i elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz lokomotyw dla przewozów pasażerskich.

Szacunkowe wsparcie w ramach POIiŚ w odniesieniu do projektów taborowych wynosi 9 056,35 mln PLN przy udziale środków Funduszu Spójności w wysokości 4 725,88 mln PLN.

Zatwierdzona przez Ministra Rozwoju Regionalnego zaktualizowana *Lista projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko* wskazuje następujące projekty taborowe:

- zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych – PKP Intercity S.A., jako instytucja odpowiedzialna za realizację projektu,
- zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń międzyregionalnych, na obszarze co najmniej dwóch województw – Przewozy Regionalne sp. z o.o., jako instytucja odpowiedzialna za realizację projektu,
- uruchomienie obsługi transportem kolejowym Lotniska Okęcie im. Fryderyka Chopina – Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. jako instytucja odpowiedzialna za realizację projektu,
- zakup taboru kolejowego do obsługi portów lotniczych i przewozów aglomeracyjnych w korytarzu linii E-65 oraz aglomeracji warszawskiej – Koleje Mazowieckie sp. z o.o., jako instytucja odpowiedzialna za realizację projektu,
- szybka kolej metropolitalna w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT City oraz integracja systemów transportu miejskiego – samorząd województwa kujawsko-pomorskiego, miasta: Toruń, Bydgoszcz, Solec Kujawski, PKP S.A. oraz PLK S.A. jako instytucje odpowiedzialne za realizację projektu.

Ponadto, realizacja programów inwestycyjnych w zakresie taboru kolejowego będzie dofinansowywana w ramach przyjętych dla poszczególnych województw Regionalnych Programów Województw (RPO).

Zakłada się, że udział środków publicznych (w tym unijnych) w zakresie inwestycji taborowych, w poszczególnych latach będzie kształtował się następująco⁶⁹:

- w okresie przejściowym do końca 2012 r. – około 200 mln euro (w zakresie projektów związanych z zakupem i modernizacją taboru),
- w okresie docelowym, w latach 2013–2015 – około 200 mln euro (w zakresie projektów związanych z zakupem i modernizacją taboru).

V.7. Dofinansowanie kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych w ramach umów o świadczenie usług publicznych

Przewozy międzynarodowe i międzywojewódzkie o charakterze służby publicznej dofinansowane są z budżetu Państwa w ramach wieloletnich umów ramowych między ministrem właściwym do spraw transportu i przewoźnikami kolejowymi (PKP Intercity S.A., PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.), zapewniających zwrot nakładów inwestycyjnych oraz gwarancję płynności finansowej w przyszłości.

W 2009 r. dotacje do usług publicznych wyniosły 240 mln zł., w tym do komunikacji międzynarodowej 95 mln zł.

W związku z wejściem w życie od 3 grudnia 2009 r. nowych zasad zawierania umów wieloletnich, wynikających z Rozporządzenia (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, niezbędne jest dostosowanie do ww. rozporządzenia istniejących umów. Zgodnie z wytycznymi powoływanego rozporządzenia rekompensata dla przewoźnika zapewnia nie tylko pokrycie deficytu powstałego na skutek realizowania przewozów o charakterze służby publicznej, ale również dopuszcza możliwość generowania tzw. rozsądnego zysku.

Po dostosowaniu umów do uregulowań UE i zastosowaniu wymogów określonych w tych umowach, planowana kwota na pokrycie deficytu z realizacji zadań określonych umowami ramowymi o świadczeniu usług publicznych zawartymi z ministrem właściwym do spraw transportu powinna w stosunku do komunikacji międzynarodowej wzrastać w tempie inflacji średniorocznej w Polsce. W przypadku usług publicznych w przewozach międzywojewódzkich wzrost ten szacowany jest na poziomie zapewniającym pokrycie kosztów przychodami powiększonym o rozsądny zysk. Dotacje do przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich w roku 2010 wynoszą ogółem 240 mln zł. Natomiast w latach 2011 – 2015 powinny one ogółem wynieść:

- do przewozów międzywojewódzkich: 1 mld 162 mln zł,

- do przewozów międzynarodowych: około 500 mln zł (przyjmując poziom ich dotowania z 2010 roku, który wynosi 100 mln zł).

⁶⁹Kwoty zostały przyjęte zakładając proporcjonalne wykorzystanie 400 mln euro przez przewoźników kolejowych w okresie do końca 2012 roku oraz w latach 2013–2015. Przyjęte wielkości zostaną zweryfikowane w momencie złożenia wniosków o dofinansowanie (po rozstrzygnięciu ewentualnych konkursów na zakup i modernizację taboru kolejowego w ramach POIiŚ oraz w przypadku weryfikacji listy projektów kluczowych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego).

V.8. Dopłaty do ulg ustawowych

Ulg ustawowe stosowane do poszczególnych kategorii pociągów mają charakter socjalny. Obejmują między innymi przejazdy dzieci i młodzieży, emerytów i inwalidów, funkcjonariuszy służb mundurowych, dzieci i młodzieży niepełnosprawnej. Obowiązują wyłącznie w klasie 2, a tylko dla nielicznej grupy osób w klasie 1 i 2, jednak w wyraźnie określonych kategoriach pociągów. Ich stosowanie zostało narzucone mocą ustaw:

- z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- z dnia 29 maja 1974 roku o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin,
- z dnia 24 stycznia 1991 roku o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych okresu powojennego,
- z dnia 16 listopada 2006 roku o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych.

Obecnie stosowane są ulgi ustawowe w wymiarze: 100%, 95%, 78%, 49% i 37%.

Z tytułu stosowania ulg, spółki przewozowe otrzymują z budżetu Państwa dotację przedmiotową na wyrównanie utraconych przychodów. Stawkę dotacji oraz szczegółowe zasady otrzymania dofinansowania określa stosowne rozporządzenie Ministra Finansów⁷⁰.

Otrzymywane z budżetu Państwa dofinansowanie (do wysokości ceny biletu normalnego) daje finansowy efekt stosowania cen wg taryfy normalnej.

Zakłada się, że środki publiczne wyrównujące przychody spółek przewozowych w wyniku stosowania ulg ustawowych w poszczególnych okresach osiągną wielkości:

- do końca 2012 r. – około 380 mln zł rocznie; ogółem nie mniej niż 1 mld 140 mln ,
- w latach 2013–2015 – ogółem nie mniej niż 1 mld 200 mln zł.

V.9. Pozostałe formy wsparcia

Regulowanie zobowiązań PKP S.A. wobec budżetu Państwa z tytułu wykonania umów gwarancji wraz z odsetkami akcjami PLK S.A. Wprowadzenie mechanizmu umożliwi rozwiązanie kwestii rozliczeń pomiędzy PKP S.A. a Skarbem Państwa powstałych w związku z wykonaniem w 2002 roku umów gwarancji.

Możliwość rolowania zadłużenia przez PKP S.A. z wykorzystaniem gwarancji Skarbu Państwa. PKP S.A. powinna do końca 2022 roku, wraz z zakończeniem procesu restrukturyzacji, spłacić całość swoich zobowiązań finansowych. Jednak spłata największej części zobowiązań przypada, zgodnie z obowiązującymi harmonogramami spłat, na okres do 2014 roku. Podstawowymi źródłami spłaty zobowiązań PKP S.A. mają być środki z prywatyzacji,

⁷⁰ Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 6 lutego 2007 r. w sprawie dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich.

wpływy z zagospodarowania nieruchomości, wpływy z podstawowej działalności, środki budżetowe oraz rolowanie części zadłużenia. PKP S.A. bierze pod uwagę możliwość rolowania części zobowiązań korzystając z gwarancji Skarbu Państwa na rolowane zadłużenie na warunkach ogólnych, tzn. z wykorzystaniem gwarancji niebędących pomocą publiczną⁷¹.

Wsparcie przewidziane w programie Wspierania przez Agencję Rozwoju Przemysłu S.A. inicjatyw pobudzających polską gospodarkę⁷². Wspierane w ramach programu projekty będą dotyczyły: modernizacji i zakupów lokomotyw, zakupu i modernizacji taboru do realizacji kolejowych przewozów pasażerskich, optymalizacji wykorzystania zasobów przedsiębiorstw kolejowych poprzez wdrożenie inteligentnych systemów komputerowych, zakupu i modernizacji maszyn i urządzeń dla zaplecza technicznego przewozów kolejowych. Preferowanymi formami wsparcia są: zakup obligacji beneficjentów, w tym zamiennych na akcje, pożyczki oraz dokapitalizowanie. Maksymalna kwota wsparcia brutto dla sektora transportu kolejowego wynosi 0,5 mld zł.

Rekompensaty dla przedsiębiorstw kolejowych na podstawie Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych (Dz. Urz. WE L.156 z 28.6.1969 z późn. zm.). Celem tego rozporządzenia jest zniesienie różnic występujących pomiędzy podmiotami na skutek nakładania dodatkowych obciążeń przez władze publiczne na przedsiębiorstwa kolejowe, które mogą zakłócać warunki konkurencji. W chwili obecnej przygotowany jest projekt regulacji służących wykonaniu przepisów tego rozporządzenia. Proponowane regulacje usprawnią proces rozpatrywania wniosków o normalizację zasad rachunkowości, składanych przez uprawnione przedsiębiorstwa. Projektowana regulacja ma rozstrzygnąć kwestie władzy właściwej, tj. organu właściwego do rozpatrywania wniosków, źródeł finansowania i metodologii obliczania rekompensaty.

Wnioski o rekompensatę będzie mogła złożyć np. PLK S.A. ponieważ, przepisami prawa polskiego, zostały nałożone na ten podmiot liczne obowiązki w zakresie finansowania zadań, które nie znajdują się w grupie oferowanych przez spółkę usług lub nie są związane z jej profilem działalności, a obciążenie nimi PLK S.A., jako zarządcy infrastruktury kolejowej, nie ma uzasadnienia gospodarczego ani celowościowego, związanego z przedmiotem działalności spółki. Są to: utrzymanie przejazdów kolejowo-drogowych, obowiązek tworzenia i utrzymywania Straży Ochrony Kolei, utrzymywanie pasów przeciwpożarowych i dróg równoległych (technologicznych).

VI. HARMONOGRAM DZIAŁAŃ RZĄDU, ZAKRES KONIECZNYCH PRAC LEGISLACYJNYCH, MONITOROWANIE DZIAŁAŃ, EFEKTY REALIZACJI

Tabela 15

⁷¹ Po wypracowaniu pakietu rozwiązań planowanych w niniejszym dokumencie, zakłada się przeprowadzenie rewizji przyjętych założeń, co do źródeł spłaty zadłużenia PKP S.A.

⁷² Jednym z działań Rządu, które ma zniwelować aktualną sytuację w dostępie przedsiębiorców do finansowania zewnętrznego było przygotowanie i przyjęcie dokumentu ramowego pt. „*Wspieranie przez Agencję Rozwoju Przemysłu S.A. inicjatyw pobudzających polską gospodarkę*”, będącego programem społeczno-gospodarczym w rozumieniu art. 42f ustawy z dnia 2 kwietnia 2009 r. o zmianie ustawy o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, ustawy o Banku Gospodarstwa Krajowego oraz niektórych innych ustaw. Przygotowany dokument stanowi realizację Rządowego Planu Stabilności i Rozwoju.

Lp.	Działanie	Cele		Podstawa oceny stopnia realizacji	Termin	Efekt	Podmiot odpowiedzialny
		główne	szczegółowe				
1.	Zmiana ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”	Zapewnienie konkurencyjności kolei w relacji do innych gałęzi transportu w najbardziej rozwojowych segmentach rynku.	<p>Poprawa dostępności transportowej regionów zarówno w przewozach pasażerów, jak i ładunków</p> <p>Usprawnienie przewozów ładunków osób i rzeczy w korytarzach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)</p>	Kwartałna ocena postępu prac dokonywana przez MI na podstawie wewnętrznego raportowania	Do końca 2010	Określenie zasad powoływania organów spółki PLK S.A.	Minister Infrastruktury
2.	Zmiana ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	<p>Zrównoważenie gałęziowej struktury transportu i ograniczenie szkód w środowisku wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport, w tym gwałtownego rozwoju transportu drogowego.</p> <p>Zapewnienie warunków do podnoszenia jakości obsługi klientów przez przewoźników kolejowych.</p>	<p>Uzyskanie konkurencyjności kolei w stosunku do transportu samochodowego</p> <p>Wzrost efektywności systemu kolejowego, w wyniku jego przebudowy, uwzględniającej standardy techniczne dla interoperacyjności kolei oraz standardy środowiskowe</p> <p>Poprawa standardów obsługi pasażerów na dworcach, stacjach i przystankach osobowych, w tym dostosowanie dla potrzeb osób z ograniczoną</p>	Kwartałna ocena postępu prac dokonywana przez MI na podstawie wewnętrznego raportowania	Do I połowy 2011 r.	<p>Wzmocnienie regulatora rynku kolejowego oraz regulacji dotyczących dostępu do tego rynku, a także zapewnienie koordynacji rozkładu jazdy pociągów i rozstrzygnięcia sporów przez regulatora rynku.</p> <p>Wprowadzenie, jako integralnego elementu licencji, załącznika precyzującego finansowe pokrycie odpowiedzialności cywilnej i wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorstw kolejowych</p> <p>Wprowadzenie nowej licencji na samodzielne świadczenie usług manewrowych na stacjach rozrządowych, stacjach granicznych przy zmianie szerokości torów, centrach logistycznych i terminalach transportu kombinowanego o charakterze otwartym.</p> <p>Unifikacja polskich regulacji prawnych w zakresie licencjonowania: implementacja zapisów dyrektyw Parlamentu</p>	Minister Infrastruktury

		Zapewnienie stabilnego finansowania Infrastruktury kolejowej.	zdolnością poruszania się			Europejskiego i Rady nr 2004 /49/WE i 95/18/WE w zakresie kompetencji zawodowych Doprowadzenie do stosowania jednolitego europejskiego wzoru licencji	
3.	Zmiana ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym lub odrębna ustawa	Efektywność operacyjna i alokacyjna zasobów transportu kolejowego.	Poprawa bezpieczeństwa				
		Efektywne wykorzystanie zasobów ludzkich i optymalizacja zatrudnienia.	Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko				
4.	Przygotowanie rozporządzenia ustalającego wykaz ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej	Stworzenie jednakowych warunków konkurencji dla przedsiębiorstw kolejowych.	Zapewnienie równego i niedyskryminującego dostępu przewoźników do infrastruktury kolejowej	Kwartałna ocena postępu prac dokonywana przez MI na podstawie wewnętrznego raportowania	W latach 2013-2015	Przekazanie nieruchomości kolejowych na własność Skarbowi Państwa. Docelowy model funkcjonowania PKP S.A.	
			Zapewnienia stabilności finansowania dla podmiotów świadczących usługi publiczne z zakresu prze-wozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową	Kwartałna ocena postępu prac dokonywana przez MI na podstawie wewnętrznego raportowania	3 miesiące od uchwalenia zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, odrębnej ustawy.	Zapewnienie niedyskryminującego dostępu do powszechnie udostępnianej infrastruktury kolejowej	Minister Infrastruktury
5.	Wyodrębnienie PLK S.A. z Grupy PKP		Pozyskanie finansowania z innych źródeł niż środki publiczne	Kwartałna ocena postępu prac dokonywana przez MI na podstawie wewnętrznego raportowania	Do 2010 r. – Skarb Państwa większościovym udziałowcem PLK S.A. 2011 – Skarb Państwa wyłącznym udziałowcem PLK S.A.	Utworzenie niezależnego i odrębnego zarządcy infrastruktury kolejowej	Minister Infrastruktury/PKP S.A.
6.	Implementacja rozporządzenia 1370/2007 oraz wdrożenie ustawy o			Kwartałna ocena postępu prac dokony-		Pełne wdrożenie przepisów zawartych w ustawie o transporcie kolejowym implementujących do polskiego prawa	Minister Infrastruktury, przy

	publicznym transporcie zbiorowym			wana przez MI na podstawie wewnętrznego raportowania	do końca 2012 r.	Dyrektywę 2007/58/WE zmieniającą dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (liberalizacja międzynarodowych przewozów pasażerskich z prawem kabotażu) i Rozporządzenie 1371/2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym oraz Dyrektywę 2007/59 w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym systemy kolejowego lokomotywy w obrębie Wspólnoty, będących częścią trzeciego pakietu kolejowego	współpracy z Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego
				Kwartałna ocena postępu prac dokonywana przez MI na podstawie wewnętrznego raportowania		Rozwój przewozów prowadzony z zachowaniem specyfiki rynku przewozów pasażerskich i specjalizacji podmiotów obsługujących poszczególne kategorie, wraz z zachowaniem warunków uczciwej i regulowanej konkurencji między nimi	Sejm RP/Minister Infrastruktury
				Kwartałna ocena postępu prac dokonywana przez MI na podstawie wewnętrznego raportowania		Doprowadzenie do równowagi oraz integracji międzygałęziowej w systemie transportowym kraju	Minister Infrastruktury /jednostki samorządu terytorialnego
7.	Sporządzenie dla każdej z grup infrastruktury kolejowej szczegółowych spisów składników, przy zastosowaniu klasyfikacji i nazewnictwa stosowanego w definicji infrastruktury			Kwartałna ocena postępu prac dokonywana przez MI na podstawie raportowania PLK S.A.	6 miesięcy od przyjęcia rozporządzenia ustalającego wykaz ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej	Określenie zakresu infrastruktury kolejowej	Minister Infrastruktury/PLK S.A.

	kolejowej wprowadzonej Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 851/2006 z dnia 9 czerwca 2006 roku						
8.	Monitorowanie wyposażania linii kolejowych w system ERTMS począwszy od linii kolejowych leżących w korytarzu trans-portowym F (Achen–Berlin–Rzepin (Granica Państwa)–Poznań–Warszawa–Terespol (Gr. Państwa), z odgałęzieniem w Elbe–Bielawa Dolna (Granica Państwa)–Węgliniec–Legnica)			Kwartałna ocena postępu prac przez MI, na podstawie raportowania PLK S.A.	Polska część korytarza F zostanie wyposażona w urządzenia systemu ERTMS do roku 2015 Połączenie stacji węzłowych: Gdynia, Wrocław, Gliwice, Poznań, Warszawa do 31 grudnia 2015 r. oraz stacji Katowice do 31 grudnia 2020 r.	Wdrażanie ERTMS, zgodnie z wytycznymi określonymi w Decyzji Komisji 2009/561/WE z dnia 22 lipca 2009 r. zmieniającą decyzję 2006/679/WE oraz w Narodowym Planie Wdrażania ERTMS	Minister Infrastruktury/PLK S.A.
9.	Wieloletni kontrakt pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PLK S.A., na utrzymanie (w tym remonty) ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej			Kwartałna ocena postępu prac dokonywana przez MI na podstawie wewnętrznego raportowania	Wykonanie do końca roku 2011 Natomiast w okresie przejściowym, tj. w latach 2010–2012, zostanie zawarty wieloletni kontrakt, spełniający w jak największym stopniu założenia Programu	Zapewnienie stabilnego finansowania ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej	Minister Infrastruktury
10.	Monitorowanie realizacji inwestycji odtworzeniowych na obciążonych odcinkach zdegradowanych linii kolejowych			Kwartałna ocena postępu prac dokonywana przez MI na podstawie raportowania PLK S.A.	do roku 2015	Wieloletni Program Inwestycyjny PLK S.A. (WPI) stanowi podstawę do realizacji szeregu projektów rewitalizacji i modernizacji linii kolejowych. Przedsięwzięcia te, jako aktualnie nieobjęte programami UE, będą sfinansowane z krajowych środków	Minister Infrastruktury/PLK S.A.

						publicznych. Efektem wdrożenia WPI powinno być zrealizowanie co najmniej 24 projektów rewitalizacji i modernizacji tam wskazanych.	
11.	Utworzenie na bazie Oddziału Dworce Kolejowe PKP S.A. – spółki Dworce Kolejowe jako zarządcy dworców					Możliwe do zrealizowania dopiero po wprowadzeniu opłaty dworcowej w 2011 r.	Minister Infrastruktury/PKP S.A.
12.	Ustanowienie oraz wdrożenie przepisów umożliwiających wprowadzenie opłaty dworcowej i nakładających obowiązek jej ponoszenia przez przewoźników			Kwartalna ocena postępu prac dokonywana przez MI na podstawie wewnętrznego raportowania	2010 r.	Ustanowienie opłaty pobieranej od przewoźników kolejowych np. przez zarządcę infrastruktury kolejowej w imieniu i na rzecz zarządcy dworców kolejowych	Minister Infrastruktury
13.	Utworzenie pionu Policji Kolejowej			Kwartalna ocena postępu prac dokonywana przez MI na podstawie wewnętrznego raportowania	Z dniem 1 stycznia 2011 roku	Wdrożenie nowego i efektywnego systemu ochrony na terenach kolejowych	Minister Infrastruktury/Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji/PLK S.A.
14.	Rozwiązania legislacyjne związane z problemem własności części składowych nieruchomości, ze szczególnym uwzględnieniem terenów kolejowych			Kwartalna ocena postępu prac dokonywana przez MI na podstawie wewnętrznego raportowania	2011 r.	Wprowadzenie tzw. „własności warstwowej”	Minister Infrastruktury
15	Wdrożenie rozporządzenia 1192/69 w sprawie wspólnych zasad			Kwartalna ocena postępu prac dokony-	2010	Możliwość wypłacenia przedsiębiorstwom kolejowym rekompensaty za nałożenie na nie	Minister Infrastruktury/JST

	normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych (zmiana ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym)			wana przez MI na podstawie wewnętrznego raportowania		obciążeń przez władze publiczne	