



L.dz. 452/2017

Warszawa, 02.08.2017

Pan Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury i Budownictwa

Szanowny Panie Ministrze



W związku z przesłanym do konsultacji projektem ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (zwanym dalej projektem ustawy o ptz), Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego przedstawia poniższą opinię.

Publiczny transport zbiorowy jest jednym z najważniejszych segmentów zbiorowego transportu osób realizowanego zarówno w transporcie drogowym jak i kolejowym. Rozwój tego transportu powinien być miarą przydatności realizowanych inwestycji w obszarze infrastruktury transportowej oraz ich dalszego programowania.

Szczególną rolę do odegrania w publicznym transporcie zbiorowym osób ma transport kolejowy, którego rozwój przyczynia się przy tym do zmniejszenia emisji CO₂. Transport kolejowy, w tym w szczególności publiczny transport zbiorowy jest działalnością głęboko regulowaną. Dlatego też należy przywiązywać dużą wagę do proponowanych zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

W ocenie ekspertów Stowarzyszenia należy podkreślić następujące jej aspekty:

1. Proponowane zmiany w ustawie o ptz należy generalnie ocenić pozytywnie, w szczególności w następujących wymiarach:
 - 1) Zapewnienia zgodności tej nowelizacji z prawem Unii Europejskiej, w sytuacji uchwalenia pakietu unijnych regulacji zmierzających do otwarcia w UE rynku kolejowych przewozów pasażerskich.
 - 2) Wprowadzenia szczególnych uprawnień do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w szczególności w zakresie opiniowania planów transportowych.
 - 3) Zamiaru koordynacji planów transportowych powstających na różnych szczeblach samorządu terytorialnego, w tym zapewnienia ich synchronizacji z Planem Transportowym opracowywanym przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwo.



2. Jednocześnie zgłaszamy następujące propozycje rozwiązań, których wprowadzenie przyczyniłoby się niewątpliwie do zwiększenia roli kolei w publicznym transporcie zbiorowym.
 - 1) Rekompensaty dla przewoźników realizujących przewozy użyteczności publicznej powinny być wyliczane przy uwzględnieniu zerowej stawki opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej. W praktyce oznaczałoby to obowiązek zwrotu takich opłat przewoźnikowi, jeśli byłyby one uprzednio poniesione.
 - 2) Powinna być wyraźnie wskazana hierarchia ważności planów transportowych opracowanych przez poszczególne szczeble samorządu terytorialnego i Ministra Infrastruktury i Budownictwa. Opowiadamy się za nadrzędnością planu transportowego jednostki samorządu terytorialnego wyższego szczebla nad takimi jednostkami niższych szczebli.
 - 3) Dotychczasowy zakres planu transportowego przygotowywanego przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa i dotyczący przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych należałoby rozszerzyć o:
 - a) Przewozy jakie mogłyby być organizowane przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa i samorządy województw przygranicznych; miałyby to bardzo ważne znaczenie dla województw granicznych na wschodniej granicy Polski, będącej wschodnią granicą UE. Dla rozwoju takich przewozów Minister Infrastruktury i Budownictwa mógłby pozyskiwać dodatkowe środki unijne.
 - b) Inne ważne przewozy publiczne, jakie powinny być organizowane, koordynowane i współfinansowane przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa, np.: takie przewozy jakie były organizowane na Światowe Dni Młodzieży i spotkania z Papieżem Franciszkiem
 - 4) Należałoby odstąpić od idei jednej umowy z przewoźnikiem na realizację przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, nawet gdyby one miały być realizowane przez tego samego przewoźnika. Są to bowiem zasadniczo różne przewozy o różnych systemach organizacji i różnych warunkach ich finansowania. Regulacje dotyczące tych tak różnych przewozów zmieniają się odrębnie i w różnych cyklach czasowych.
 - 5) Niezrozumiałym jest wskazanie, w art. 58b i 58c, lat 2020 – 2023, jako okresu w którym przewoźnicy kolejowi mogą uzyskać dofinansowanie od Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz od Ministra Rozwoju. Proponujemy aby był to okres lat 2018 – 2023.
 - 6) Należałoby wzorem regulacji zawartej w art. 17 ustawy o ptz, dotyczącej stawek opłat dla przewoźników drogowych za korzystanie z przystanków i dworców ustalić w ustawie o ptz konkretne stawki opłat dla przewoźników kolejowych za korzystanie z dworców i stacji kolejowych.



KOLEJ · TRAMWAJ · METRO

STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW I MENEDŻERÓW TRANSPORTU SZYNOWEGO

Niezależnie od w/w propozycji regulacyjnych wnosimy o rozważenie podjęcia przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa w porozumieniu z Ministrem Rozwoju decyzji inwestycyjnej polegającej na centralnym zakupie taboru do publicznych przewozów pasażerskich w ilości około 300 jednostek, z wykorzystaniem środków unijnych przyznanej Polsce, w ramach obecnej perspektywy budżetowej UE. Taboru tym powinna zarządzać nowo powołana jednostka organizacyjna i udostępniać go kolejowym przewoźnikom pasażerskim na równych zasadach. Wkład własny do tego przedsięwzięcia inwestycyjnego powinien być sfinansowany ze środków Funduszu Kolejowego.

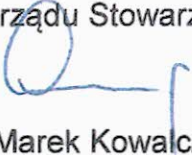
Niezależnie od powyższej propozycji postulujemy wprowadzenie (dopuszczenie regulacyjne) długookresowych (np. 15 letnich) kontraktów na pasażerskie przewozy kolejowe. Przy dłuższych kontraktach przewoźnicy kolejowi będą w stanie kupować tabor dedykowany dla danego zamówienia i w razie potrzeby otrzymają odpowiednie finansowanie na rynku (banki lub inne instytucje finansowe). Sądzymy, że takie podejście będzie też korzystne dla krajowych producentów pasażerskiego taboru kolejowego.

Uzasadniając tą propozycję należy wskazać, że kolejowi przewoźnicy pasażerscy, z racji ich kondycji ekonomicznej, nie są i nie będą w stanie dokonać zakupów nowego taboru kolejowego w takich ilościach, niezbędnych do zaspokojenia potrzeb na rosnącym rynku kolejowych przewozów pasażerskich.

Za kilka lat możemy mieć zatem sytuację w której na zmodernizowanej za ogromne środki infrastrukturze kolejowej nie będzie przewozów kolejowych w wystarczających rozmiarach z powodu braków ilościowych taboru wagonowego i trakcyjnego. Jednocześnie istnieje poważne ryzyko nie wydania wszystkich środków unijnych na projekty transportowe.

2 powołaniem

Prezes Zarządu Stowarzyszenia


Józef Marek Kowalczyk