



L.dz. 444/2017

Warszawa, 25.04.2017

Pan Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury i Budownictwa



Szanowny Panie Ministrze

Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego zwraca się z wnioskiem o przygotowanie i uchwalenie nowej regulacji na mocy której:

INFRASTRUKTURA KOLEJOWA W POLSCE STANIE SIĘ BEZPOŚREDNIA WŁASNOŚCIĄ SKARBU PAŃSTWA I JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO.

Dla realizacji tego wniosku najwłaściwszym byłoby przygotowanie i uchwalenie USTAWY O INFRASTRUKTURZE KOLEJOWEJ, na wzór ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych.

Alternatywnie, można dokonać tego poprzez stosowną nowelizację ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym oraz ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP.

Wnoskujemy jednocześnie aby do czasu uchwalenia postulowanej regulacji wprowadzony został zakaz sprzedaży infrastruktury kolejowej oraz zakaz jej obciążania długami i zastawiania pod zaciągane kredyty bankowe i pożyczki.

UZASADNIENIE

Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 27 lutego 2017, w składzie siedmiu sędziów podważył dotychczasowe tytuły własności do wielu nieruchomości kolejowych u największych ich posiadaczy i władających, tj. spółek: PKP S.A i PKP PLK S.A. Wyrok ten jednocześnie dowodzi braku całościowej i jednoznacznej regulacji statusu własnościowego nieruchomości kolejowych.

W polskim systemie prawnym brakuje ustawowej gwarancji zachowania publicznej własności infrastruktury kolejowej. W rezultacie, od czasu komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego PKP obserwować można proces wyprzedawania infrastruktury kolejowej przez spółki z Grupy PKP.

Istnieje zatem naturalna i pilna potrzeba przygotowania i uchwalenia nowej regulacji dotyczącej statusu nieruchomości kolejowych. Proponujemy aby był to status publiczny w odniesieniu do nieruchomości zabudowanych infrastrukturą kolejową.



W obecnym stanie prawnym infrastruktura kolejowa jest składnikiem majątkowym spółek Skarbu Państwa i Jednostek Samorządu Terytorialnego. Jej największymi właścicielami są spółki: PKP PLK S.A, PKP S.A i inne spółki z Grupy PKP.

Spółki te prowadząc inwestycje infrastrukturalne zaciągnęły, za zgodą Ministerstwa, wiele kredytów dając kredytodawcom zabezpieczenia w postaci zastawu na liniach kolejowych i innych kluczowych składnikach infrastruktury kolejowej. Utrzymywanie takich praktyk skutkować może w przyszłości niekontrolowaną prywatyzacją infrastruktury kolejowej.

Aby zapobiec takiemu niekorzystnemu scenariuszowi należy uchwalić i zrealizować operację przejęcia infrastruktury kolejowej na bezpośrednią własność Skarbu Państwa i Jednostek Samorządu Terytorialnego.

Proponowane rozwiązania są zgodne z modelami własności infrastruktury kolejowej jakie obowiązują w większości starych państw Unii Europejskiej.

Pragniemy podkreślić, że reforma systemu własności infrastruktury kolejowej jest, naszym zdaniem, punktem wyjścia do wyrównania warunków konkurencyjności transportu kolejowego z transportem samochodowym.

Na kolei powinien być wdrażany model własnościowo – ekonomiczny zbliżony maksymalnie do tego jaki obowiązuje na drogach i w transporcie samochodowym, w stosunku do którego kolej od lat przegrywa konkurencję.

Docelowy model własnościowo – ekonomiczny dla kolei, umożliwiający wyrównanie warunków konkurencyjności kolei z transportem samochodowym, powinien być oparty na następujących filarach:

1. Publiczna własność infrastruktury kolejowej, z otwartym dostępem dla wszystkich uczestników rynku, tak jak ma to miejsce w zakresie infrastruktury dróg publicznych.
2. Finansowanie przez właścicieli infrastruktury kolejowej wydatków na jej modernizację i utrzymanie, poprzez przyznawanie stosownych budżetów dla zarządców infrastruktury kolejowej. Takie właśnie rozwiązanie stosowane jest w zakresie infrastruktury dróg publicznych, w odniesieniu do zarządców dróg.
3. Stosowanie w transportach: samochodowym i kolejowym takich samych stawek opłat za korzystanie z infrastruktur. Jest to możliwe poprzez zbudowanie nowego systemu opłat infrastrukturalnych, które byłyby pobierane od jednostki ładunkowej, niezależnie od tego jakim środkiem transportu towar byłby przemieszczany.



KOLEJ - TRAMWAJ - METRO STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW I MENEDŻERÓW TRANSPORTU SZYNOWEGO

4. Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej powinny być dochodem Funduszu Kolejowego, tak jak opłaty z systemu VIA TOLL są dochodami Funduszu Drogowego.
5. Działalność i funkcjonowanie spółki PKP PLK S.A jako zarządcy infrastruktury kolejowej powinna być finansowana w taki sam sposób jak finansowana jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Proponowane zmiany systemowe są w ocenie wielu ekspertów, obok realizowanych inwestycji, niezbędnym warunkiem zahamowania spadkowego trendu udziału kolei w przewozach ładunków.

Pragniemy przypomnieć, że od wejścia Polski do UE co roku przybywa do przewozu w transporcie lądowym ponad 50 mln ton ładunków. Cały ten przyrost jest kierowany wyłącznie na drogi do transportu samochodowego. Sam przyrost ładunków w transporcie samochodowym od 2005 roku wyniósł już ponad 500 mln ton, podczas gdy wszystkie przewozy koleją wynoszą tylko około 230 – 250 mln ton.

Te statystyki jednoznacznie obrazują skalę problemu.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że proponowane przez nas zmiany systemowe na kolei – zmiany w zakresie systemu własności infrastruktury kolejowej i mechanizmów jej finansowania, wymagają wielu prac przygotowawczych i nowych regulacji ustawowych.

Stowarzyszenie jest gotowe włączyć się w prace programowe i w przygotowanie niezbędnych projektów legislacyjnych. W zakresie proponowanych zmian mamy wiele szczegółowych przemyśleń i propozycji.

W tych, tak ważnych sprawach, potrzebne jest podjęcie dyskusji.

Do wiadomości: Pan Bogdan Józef Rzońca - Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury.

z pozdrowieniami

Józef Marek Kowalczyk

Prezes Stowarzyszenia

Franciszek Adam Wielądek

Wiceprezes Stowarzyszenia