



MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

GABINET MARSZAŁKA SENATU
wpłynęło dn. 4.03.16.
nr 897 podpis *Beata*

Warszawa, 2 marca 2016 r.

DTK.VI.054.18.2016.MM.1
NK: 30428/16

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
wpłynęło dn. 7.03.16
nr 183 podpis *J*

Pan Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu Rzeczypospolitej
Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Macieja Grubskiego na 9. posiedzeniu Senatu RP w dniu 30 stycznia 2016 r. w sprawie zakupu przez Spółkę PKP Intercity piętrowych wagonów do obsługi trasy Warszawa – Łódź, przedstawiam poniższe informacje.

Na wstępie wyjaśniam, że połączenia kolejowe w omawianej relacji PKP Intercity S.A. wykonuje na zasadach komercyjnych i nie są one objęte *Umową ramową o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich (PSC)* zawartą pomiędzy PKP Intercity S.A. a ministrem do spraw transportu. W związku z tym przewoźnik świadcząc na omawianym odcinku komercyjne usługi kolejowego transportu pasażerskiego, co do zasady nie może ubiegać się o pomoc publiczną w formie dofinansowania inwestycji ze środków publicznych na zakup taboru do obsługi dla tej trasy. Istnieje jednak możliwość pozyskania środków na zakup taboru pasażerskiego w ramach pomocy regionalnej, która jest udzielana by wesprzeć podmioty inwestujące w regionach słabiej rozwiniętych. W takim przypadku niezbędne jest notyfikowanie projektu inwestycyjnego przez Komisję Europejską. Należy jednak pamiętać, że jest to proces skomplikowany i długotrwały, a efekt końcowy często trudny do przewidzenia.

Zgodnie z informacją przekazaną przez PKP Intercity S.A. w sprawie projektu taborowego dedykowanego dla linii Warszawa – Łódź – Warszawa wyjaśniam, że przewoźnik dwukrotnie analizował zasadność realizacji oraz możliwość pozyskania środków dla omawianego projektu. Jednak wyniki analizy komercyjnej opłacalności zakupu piętrowych wagonów przeprowadzone przez przewoźnika wskazały jednoznacznie, że z finansowego punktu widzenia inwestycja ta wiąże się ze zbyt dużym ryzykiem dla spółki. PKP Intercity S.A. uwzględniając rachunek ekonomiczny przedmiotowej inwestycji podjęła decyzję o odstąpieniu od jej realizacji. Natomiast ewentualne ubieganie się przez PKP Intercity S.A. o pomoc publiczną (kwalifikowaną) na zakup taboru w ramach pomocy regionalnej, w sytuacji gdy przewozy w relacji Warszawa – Łódź – Warszawa nie są objęte umową o świadczenie usług publicznych (PSC) uwarunkowane jest wynikiem analiz ekonomicznych i finansowych projektu oraz pozytywnym wynikiem biznesowym wykonywanych usług przewozowych.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa z uwagą obserwuje rynek przewozów pasażerskich, a sytuacja taborowa dla obsługi relacji Warszawa – Łódź jest dobrze znana. Celem podjęcia działań zaradczych w resorcie podjęto wnikliwą analizę możliwości wypracowania stosownego rozwiązania. Obecnie trwa aktualizacja zapisów *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym* oraz *Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich*. Między innymi dla obsługi omawianej relacji rozważane są dwa możliwe warianty wykonywania przewozów: komercyjny i w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Rozwiązania te analizowane są pod kątem obciążenia budżetu państwa, zapewnienia wysokiej jakości oferty przewozowej oraz potencjalnej możliwości pozyskania dofinansowania inwestycji taborowych. Z uwagi na złożoność sprawy wskazanie konkretnych rozwiązań na chwilę obecną nie jest możliwe.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższych wyjaśnień.

Z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
Piotr Stomma
Podsekretarz