



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.54.2023

Warszawa, 20 czerwca 2023

Pan

Tomasz Grodzki

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie złożone przez Senatora Jerzego Wcisłę na 62. Posiedzeniu Senatu Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie przewozów kolejowych w województwie warmińsko-mazurskim przedstawiam następujące informacje.

Zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w transporcie kolejowym, w tym zasady jego finansowania, określa ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.).

Mając na uwadze konstytucyjne zasady współdziałania władz, potwierdzające niezależność jednostek samorządu terytorialnego wobec administracji rządowej, dokonano podziału odpowiedzialności związanej z kolejowym zbiorowym transportem publicznym. Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „organizatorem”, w zakresie określonym w art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy, powierzone zostały województwu. Zatem organizacja rynku transportu publicznego na terenie województwa oraz oferta przewozowa usług w tym zakresie wynikają z autonomicznych decyzji organizatora. Określanie potrzeb przewozowych i organizowanie przetargów w celu ich zaspokojenia na terenie województwa stanowi wyłączną kompetencję województwa.

Natomiast ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym nie zawiera przepisów, które mogłyby stanowić dla ministra właściwego do spraw transportu podstawę do ingerencji w decyzje organizatora kolejowego transportu publicznego. W przypadku usług świadczonych przez POLREGIO S.A. organizatorem właściwym jest marszałek albo marszałkowie właściwi dla zasięgu realizowanych przez przewoźnika przewozów pasażerskich.

Na podstawie art. 70 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz.U. Nr 203, poz. 1966) wykonywanie funkcji organizatora powierzono województwom jako zadanie własne. Ustawa ta określa źródła dochodów jednostek samorządu terytorialnego oraz zasady ustalania i gromadzenia tych dochodów, a także zasady ustalania i przekazywania subwencji ogólnej i wypłat dla jednostek samorządu terytorialnego, w tym udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych (CIT). Aktualny poziom udziału dla jednostek samorządu terytorialnego wynosi 22,86%, z czego 14,75% otrzymują samorządy województwa. Kształtując treść ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego założono, że odpowiednia część dochodu województw z CIT (wyrównana przepływami pomiędzy województwami, które mają różne poziomy dochodów własnych) stanowi źródło finansowania kolejowych przewozów przez województwa. W związku z nałożeniem na samorządy województw wymogu finansowania kolejowych przewozów regionalnych, w latach 2003-2009 zapewniono im na ten cel 1,5% udział we wpływach z podatku CIT,

natomiast od 2010 r. udział ten został zwiększony o kolejne 0,75% i łącznie wynosi 2,25%. Natomiast minister właściwy do spraw transportu nie posiada kompetencji w zakresie finansowania deficytu powstałego w związku z realizacją zadania własnego samorządu wojewódzkiego – wojewódzkich przewozów pasażerskich.

W celu zminimalizowania skutków wzrostu cen energii elektrycznej w publicznym transporcie zbiorowym, w wyniku starań Ministra Infrastruktury, ustawa z dnia 27 października 2022 r. o środkach nadzwyczajnych mających na celu ograniczenie wysokości cen energii elektrycznej oraz wsparciu niektórych odbiorców w 2023 roku (Dz. U. z 2022 r. poz. 2243, z późn. zm.) objęła wsparciem transport zbiorowy, za który odpowiadają jednostki samorządu terytorialnego. Wsparciem zostali objęci regionalni przewoźnicy kolejowi, których zapotrzebowanie na energię w 2022 r. wynosi ok. 50% całkowitego zapotrzebowania na energię dla wszystkich przewoźników kolejowych w Polsce świadczących usługi przewozowe w transporcie zbiorowym, tj. ok. 0,7 TWh. Niezależnie od wzrostu cen energii elektrycznej na rynku hurtowym w 2023 r. przewoźnicy kolejowi, których dotyczy wsparcie, będą mogli rozliczać się za energię elektryczną po cenie maksymalnej w wysokości 785 zł/MWh. Wsparcie to niewątpliwie przyczyni się do ustabilizowania sytuacji na rynku kolejowych usług użyteczności publicznej w zakresie utrzymania przez organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego zaplanowanej na 2023 r. oferty przewozowej.

Ministerstwo Infrastruktury wnioskowało o objęcie wsparciem wszystkich przewoźników kolejowych, również tych wykonujących dalekobieżne kolejowe przewozy pasażerskie. Ostatecznie wsparciem na podstawie ww. ustawy objęci zostali wyłącznie przewoźnicy kolejowi realizujący usługi w zakresie transportu zbiorowego, za który odpowiadają jednostki samorządu terytorialnego. Na tej podstawie, ze wsparcia nie może skorzystać na przykład spółka PKP Intercity SA, która realizuje przewozy użyteczności publicznej w ramach Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich zawartej z ministrem właściwym do spraw transportu, jako ustawowym organizatorem międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich.

Informuję, że na podstawie ustawy z dnia 23 marca 2022 r. o szczególnych regulacjach w zakresie transportu i gospodarki morskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy (Dz. U. poz. 684, z późn. zm.) Rząd RP przekazał wsparcie finansowe z Funduszu Pomocy za pomoc udzieloną przez przewoźników kolejowych w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy. Finansowanie w ramach art. 6 ww. ustawy udzielone zostało przewoźnikom kolejowym, którzy w okresie od dnia 24 lutego do dnia 31 grudnia 2022 r. uruchomili dodatkowy pociąg pasażerski nieujęty w rocznym rozkładzie jazdy przewożący osoby przemieszczające się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy. Natomiast na podstawie art. 8 ust. 1 ww. ustawy organizator miał możliwość zmiany umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego do 31 grudnia 2022 r. w celu zapewnienia finansowania przychodów utraconych lub dodatkowych kosztów poniesionych przez operatora publicznego transportu zbiorowego w związku z przewozem osób przemieszczających się z terytorium Ukrainy na terytorium Polski z powodu konfliktu zbrojnego na terytorium Ukrainy. W przypadku zwiększenia limitu rekompensaty (tj. deficytu) wskazanego w umowie o świadczenie usług publicznych (PSC), w związku z ww. przypadkami, minister właściwy do spraw transportu przekazał w pierwszym kwartale br. środki z Funduszu Pomocy wojewódzkim organizatorom publicznego transportu zbiorowego (art. 8 ust. 2 ustawy).

Natomiast zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 21) środki Funduszu Kolejowego mogą być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz

napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 602, z późn. zm.), pod warunkiem zapewnienia organizowania przez te województwa wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, w szczególności zapewniających połączenia komunikacyjne między sąsiednimi województwami, uwzględnionych w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 9 ust. 1a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu.

Ministerstwo Finansów nie prowadzi prac związanych z obniżeniem stawki VAT na usługi transportu kolejowego.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.