

Uzasadnienie

Pismem z dnia 24 lipca 2014 r. Skarżący wniósł skargę na Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego. Zdaniem Skarżącego Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego odpowiedzialny jest za stworzenie koncepcji restrukturyzacji Przewozów Regionalnych co prowadzi do zlikwidowania największego przewoźnika pasażerskiego w kraju.

Komisja Rewizyjna zajmowała się skargą na posiedzeniach w dniu 25.08.2014 r. oraz w dniu 10.09.2014 r. Po analizie dokumentacji zebranej w sprawie oraz wyjaśnieniach Dyrektora Wydziału Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, Komisja ustaliła co następuje:

W pierwszej kolejności należy wskazać, że uprawnienia każdego samorządu szczebla wojewódzkiego do formułowania ocen w odniesieniu do spółki „Przewozy Regionalne” wynikają z faktu posiadania przez te samorzady udziałów spółki.

Teza skarżącego, iż Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego kieruje zespołem, który ma zrestrukturyzować „Przewozy Regionalne” nie znajduje potwierdzenia w stanie faktycznym. Aktualnie prowadzone są prace nad opracowaniem wariantu dalszego funkcjonowania spółki. W pracach tych oprócz zarządu spółki aktywnie uczestniczą przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, marszałkowie województw i strona społeczna. Wybrany został doradca – firma EY, której zadaniem jest wsparcie restrukturyzacji spółki „Przewozy Regionalne” oraz przedstawienie spójnej wizji funkcjonowania przewozów regionalnych w Polsce, co wymaga uwzględnienia m.in. kwestii podnoszonych przez Skarżącego. Celem przygotowywanej obecnie z udziałem firmy EY analizy, jest wypracowanie rozwiązań gwarantujących z jednej strony długotrwałą rentowność spółki „Przewozy Regionalne”, a z drugiej – powstanie spójnej wizji funkcjonowania pasażerskich przewozów regionalnych w Polsce. Realizacja takich założeń w przyszłości będzie wymagała racjonalnego angażowania zasobów ludzkich i finansowych. Oddział Zachodniopomorski Przewozów Regionalnych jest przykładem, że jest to możliwe. W fazie przygotowań jest ewentualny projekt zmian w spółce „Przewozy Regionalne”. Ponadto Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego nie pełni żadnej stałej funkcji w związku z realizowanym projektem.

Odnosząc się do poszczególnych zarzutów skargi tj:

- a) *Likwidacji połączeń dalekobieżnych międzyregionalnych interREGIO oraz REGIOekspres*, należy podnieść, iż realizacja połączeń międzywojewódzkich i międzyregionalnych nie zależy od woli Marszałka Województwa lecz jest precyzyjnie określona właściwymi przepisami prawa. Zadania Marszałka Województwa w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego określa Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r. Zgodnie z jej zapisami Marszałkowie organizują przewozy o charakterze wojewódzkim, a więc takie, które obejmują przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i nie wykraczający poza granice jednego województwa. Zasady organizowania przewozów wojewódzkich na terenie Województwa Zachodniopomorskiego określa uchwalony 24.06.2014r. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego. Organizacja przewozów międzywojewódzkich jest kompetencją właściwego ministra odpowiedzialnego za transport. W odniesieniu do połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych, organizowanych przez ministra, właściwy jest Krajowy Plan Transportowy. Pociągi interREGIO i REGIOekspres są uruchamiane na zasadach komercyjnych przez Spółkę „Przewozy Regionalne”, bez dofinansowania przez Województwo Zachodniopomorskie, co niekoniecznie musi oznaczać ich rentowność. Niezależnie od tego, przy współpracy Marszałków Województw, uruchamiane są pociągi


regionalne o przebiegu międzywojewódzkim, których istotą jest zapewnienie sprawnego transportu osobom mieszkającym na obszarach przygranicznych. Dzieje się tak m.in. w relacji Świnoujście – Szczecin – Poznań, Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra, Szczecin – Słupsk, Szczecin – Piła, Kołobrzeg – Poznań. Przewozy w tych relacjach są, lub w przyszłości będą, obsługiwane przez tabor nowy zakupiony w ramach Projektu POIS.07.01.00-00-052/13-00 „Zakup pasażerskiego taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich organizowanych przez Województwa: Lubuskie i Zachodniopomorskie”, lub zmodernizowany, finansowany ze środków Unii Europejskiej. Tym samym z uwagi na trwałość projektu zapewniona jest realizacja przewozów w tych relacjach minimum przez okres 5 lat. Sukcesywnie zawierane są kolejne umowy z sąsiednimi Województwami regulujące zasady współpracy przy wspólnej realizacji przewozów.

- b) *Totalna dezintegracja taryfowa.* Informacje w tym zarzucie opierają się na przypuszczeniach Skarżącego bez bliższego wskazania na konkretne dane dotyczące *dezintegracji taryfowej*. Podobnie jak w uprzedniej korespondencji, Skarżący przytacza przykład spółki Koleje Mazowieckie, podając wybiórcze informacje i pomijając kontekst organizacji i finansowania pasażerskich przewozów kolejowych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego. Województwo Zachodniopomorskie, m.in. w celu ułatwienia integracji taryf oraz optymalnego wykorzystania zasobów, niezmiennie powierza realizację przewozów kolejowych na terenie całego województwa, jednemu operatorowi, aktualnie Spółce „Przewozy Regionalne”.
- c) *Niewłaściwe relacje pociągów i brak skomunikowań.* Nie przewiduje się istotnych zmian w założeniach do konstrukcji rozkładu jazdy. Przewozy na stykach województw realizowane są bez perturbacji, mimo że na terenie Województwa Pomorskiego funkcjonuje trzech przewoźników kolejowych realizujących przewozy wojewódzkie (SKM, Arriva, Przewozy Regionalne) a równocześnie uruchamiany jest projekt Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, która uzupełni dotychczasową ofertę, czy w Województwie Wielkopolskim, gdzie wojewódzkie pasażerskie przewozy kolejowe wykonuje dwóch przewoźników (Koleje Wielkopolskie, Przewozy Regionalne). Odstępstwa od dotychczasowych rozkładów jazdy powodowane są głównie inwestycjami prowadzonymi przez Zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK lub ograniczeniami przepustowości spowodowanymi stanem infrastruktury.
- d) *Niepotrzebny wzrost stanowisk administracyjnych.* Trudno w sposób merytoryczny i logiczny ustosunkować się do treści i zarzutów zawartych w tym akapicie ponieważ zawiera on rozważania, przypuszczenia Skarżącego a nie fakty i rzeczywiste sytuacje poparte dowodami

Po dokonaniu analizy treści skargi Skarżącego podnieść należy, że w dużej mierze zawiera ona powtórzenie tez i argumentacji zawartych w poprzednio składanych skargach i nie znajdują one potwierdzenia w obowiązujących regulacjach ustaw: o publicznym transporcie zbiorowym, o samorządzie województwa, o finansach publicznych oraz o dyscyplinie finansów publicznych. W szczególności Skarżący pomija szczegółowe regulacje określające kompetencje organizatorów publicznego transportu zbiorowego poszczególnych szczebli samorządowych.

Nadto skarga ta, zawiera wielowątkową polemikę i jest przekazem odczuć na temat funkcjonowania pasażerskiego transportu kolejowego i jego otoczenia oraz wykonywanych w tym zakresie działań przez organy Województwa Zachodniopomorskiego.

Biorąc pod uwagę powyższe skargę Skarżącego z dnia 24.07.2014r. na Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego, na podstawie art. 229 pkt 5 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 ze zm.), należy uznać za bezzasadną.


Paweł Mucha
Przewodniczący Komisji Rewizyjnej
Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego

Pouczenie:

Zgodnie z treścią art. 239 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013, poz. 267 ze zm.) w przypadku gdy skarga, w wyniku jej rozpatrzenia, została uznana za bezzasadną i jej bezzasadność wykazano w odpowiedzi na skargę, a skarżący ponowił skargę bez wskazania nowych okoliczności - organ właściwy do jej rozpatrzenia może podtrzymać swoje poprzednie stanowisko z odpowiednią adnotacją w aktach sprawy – bez powiadamiania skarżącego.