

INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 19 lutego 2024 r.

OŚWIADCZENIE

Oświadczenie spółki POLREGIO S.A. w związku z odwołaniem do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej ws. przetargu nieograniczonego dotyczącego świadczenia usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa podlaskiego.

Mając na uwadze nieadekwatne do obecnej sytuacji gospodarczej warunki określone w przetargu na realizację regionalnych przewozów kolejowych w województwie podlaskim, spółka POLREGIO S.A. złożyła odwołanie do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej.

Na mocy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem regionalnych kolejowych przewozów jest marszałek województwa. Musi on ocenić potrzeby przewozowe, na tej podstawie stworzyć rozkład jazdy, zbudować taryfę przewozową i zgodnie z wymogami IV pakietu kolejowego zorganizować otwarty przetarg, w którym wybiera operatora do realizacji usługi publicznej (umowa PSC).

Spółka POLREGIO S.A. (wcześniej Przewozy Regionalne) jest największym kolejowym przewoźnikiem pasażerskim w Polsce. W 2023 roku zapewniła przejazdy ponad 97 mln pasażerów, zdobywając 26-procentowy udział w rynku kolejowym. Od 22 lat POLREGIO realizuje przewozy kolejowe na terenie województwa podlaskiego. Chcemy kontynuować pełnienie roli zarówno głównego przewoźnika pasażerskiego dla mieszkańców województwa, jak również liczącego się pracodawcy, który zapewnia niezmienną liczbę miejsc pracy i poziom wynagrodzeń. Na Podlasiu aż 256 osób znajduje zatrudnienie w POLREGIO S.A.

Przetarg na publiczne usługi przewozowe co do zasady ma na celu zapewnienie mieszkańcom dostępu do zgodnych z rozkładem jazdy przewozów oferowanych w konkurencyjnych cenach. Warunki przetargu powinny być skonstruowane w taki sposób, aby wyłonić wykonawcę, który oferuje najwyższą jakość usług w najkorzystniejszej cenie, nie faworyzując określonych podmiotów. Interes pasażerów powinien być absolutnym priorytetem w każdym postępowaniu przetargowym.

W latach 2021-2024 niemal trzykrotnie wzrosły ceny energii trakcyjnej (w drugim półroczu 2024 r. o 270,4% w porównaniu do 2021 r.). W tym czasie ceny paliwa trakcyjnego wzrosły o 37,9%. Wskaźnik skumulowanej inflacji w Polsce w latach 2020-2024 wynosi 47,6%.



W przetargu na świadczenie usług publicznych w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa podlaskiego na lata 2025-2029 marszałek województwa wbrew rynkowej praktyce przerzucił na operatora wszystkie ryzyka wzrostu kosztów przewozów wynikające z rosnących kosztów niezależnych oraz z inflacji, mimo że nie można oszacować, na ile będą one rosły w najbliższych pięciu latach, co w konsekwencji oznacza przeniesienie na operatora wszystkich ryzyk związanych z realizacją usługi.

W Unii Europejskiej regionalne przewozy pasażerskie są z definicji deficytowe. A ponieważ takie przewozy są podstawową usługą publiczną każdego kraju, oferta cenowa biletów nie może być zbyt wygórowana – bilety pokrywają niecałe 40 proc. kosztów. W Polsce marszałkowie województw otrzymali zwiększony udział w poborze podatków PIT i CIT, aby mogli wywiązać się z obowiązku zorganizowania przewozów. Planowane na 2024 r. dopłaty województw do pociągokilometrów (pckm) wzrosły średnio o 53,9% w porównaniu do wartości pierwotnych z umów PSC.

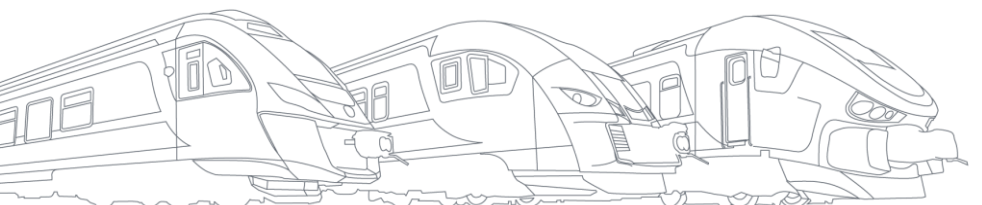
Kwota przeznaczona przez marszałka województwa podlaskiego na zorganizowanie przewozów w latach 2025-2029 to 367 755 377 zł, czyli 31,34 zł na pckm. Stawka rekompensaty na 2024 r. z uwzględnieniem Funduszu Kolejowego jest wyższa – wynosi 35,32 zł na pckm – a mimo to z trudem wystarczająca do realizacji przejazdów.

W związku z warunkami finansowania przewozów spółka nie oczekuje, że będzie mieć zysk. Obecnie dokładamy starań, aby wynik nie był deficytowy. Od 2016 roku spółka nieustannie utrzymuje dodatni wynik finansowy, mimo że w latach 2015-2018 przeszła bardzo trudny proces restrukturyzacji. Zmiana zasad finansowania przewozów może narazić spółkę na straty, a pracowników zatrudnionych w POLREGIO S.A. na obniżenie płac.

Aby regionalny kolejowy transport pasażerski mógł być rzetelnie organizowany, niezależnie od IV pakietu kolejowego muszą być określone warunki konkurencji dla każdego organizatora i operatora, które zagwarantują wysoką jakość świadczenia usług dla pasażera, jednoczesną zapewniając płynność finansową operatora.

Nasze zastrzeżenia budzą także kryteria sformułowane w specyfikacji warunków zamówienia. Zgodnie z nowymi zasadami współpracy marszałków z przewoźnikami kolejowymi, istotna jest rewaloryzacja umów, aby nie były one deficytowe. W postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego kryterium nie powinna być jedynie cena. Z pewnością proporcjonalnym kryterium udziału w postępowaniu przetargowym jest zapewnienie odpowiedniego poziomu utrzymania taboru, czyli wykazania dostępu do zaplecza utrzymaniowego. Ma to fundamentalne znaczenie dla wykonywania na pracy eksploatacyjnej oraz dostępności taboru w regionach.

Brak wymogu posiadania odpowiedniego zaplecza technicznego stwarza ryzyko, że przetarg wygra firma, która nie będzie miała możliwości realizacji zamówionego rozkładu jazdy.



W specyfikacji warunków zamówienia zostało natomiast ujęte kryterium, które narusza zasady uczciwej konkurencji i może prowadzić do faworyzowania określonych przewoźników, a jest nim sprecyzowanie wieku pojazdów (muszą być wyprodukowane lub modernizowane nie wcześniej niż w 2015 r.) oraz minimalnej prędkości eksploatacyjnej (120 km/h). Dla realizacji przedmiotu zamówienia nie ma znaczenia, czy pojazdy zostały wyprodukowane w 2015 roku, czy rok lub dwa lata wcześniej. Ten wymóg nie ma udokumentowanego uzasadnienia technicznego. Większość taboru POLREGIO to pojazdy, które są w eksploatacji ponad 40 lat.

Jesteśmy przekonani, że zaproponowane warunki przetargu mogą godzić w interes klientów - pasażerów województwa podlaskiego - i skutkować tym, że świadczone im usługi będą droższe, gorszej jakości lub nie będą możliwe do zrealizowania.

Kontakt dla mediów:
rzecznik@polregio.pl

POLREGIO S.A. to największy pasażerski przewoźnik kolejowy w Polsce, z 26% udziałem w rynku. Każdego dnia na tory w całym kraju wyjeżdża ponad 1750 pociągów zamawianych przez urzędy marszałkowskie, które zatrzymują się na około 1950 stacjach. W 2023 roku z usług POLREGIO skorzystało blisko 100 mln pasażerów. Większościowym udziałowcem Spółki jest Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. (50% i jeden udział), a pozostałymi udziałowcami są samorządy wojewódzkie.

