



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 24 stycznia 2020 r.

Sekretarz Stanu

Andrzej Bittel

Znak sprawy:

Pan Józef Marek Kowalczyk
Prezes Kolej – Tramwaj – Metro
Stowarzyszenie Ekspertów
i Menadżerów Transportu Kolejowego
ul. Trębacka 4
00-074 Warszawa

Szanowny Panie Prezesie,

postulat zawarty w Pańskim wystąpieniu znak. L.dz. 727/2019, wskazujący na podejmowanie działań aby kolej nie traciła udziałów w rynku na rzecz transportu samochodowego, w szczególności towarowego, jest ze wszech miar słuszny i logiczny, także w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu w Polsce.

Prognozy każdej strategii bazują na danych wstecznych - tym samym stanowią ekstrapolację tendencji/trendów, możliwych do zdiagnozowania na ówczesnym etapie. Prognoza „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (SRT 2030 – uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r.) oparta jest na założeniu kontynuacji zarysowanych trendów. Projekty typu budowa CPK, mogą w znaczącym stopniu wpłynąć na przyszły kształt polityki transportowej Państwa, czyniąc ten sektor bardziej zrównoważonym, proekologicznym i przyjaznym dla użytkowników i otoczenia. Prognoza w założeniu stanowi zatem diagnostyczny instrument, stanowiący kluczowy element decyzji o odpowiednim doborze kierunków interwencji i działań, które wpłynęłyby na podtrzymanie pozytywnych i jednocześnie odwrócenie niekorzystnych trendów zarysowanych w prognozie. Dotyczy to m.in. wzmocnienia roli transportu kolejowego w przewozach towarowych.

Równocześnie do nowej strategii SRT2030 wprowadzono dodatkowe zapisy, dotyczące tworzenia warunków, pozwalających na obniżenie kosztów transportu kolejowego w celu podniesienia jego konkurencyjności względem innych gałęzi transportu, w tym poprzez zrównoważenia polityki opłat za dostęp do infrastruktury transportowej w horyzoncie jej realizacji. Przedstawione prognozy ładunków w horyzoncie np. do roku 2030 nie należy traktować jako celów ilościowych SRT2030.

W SRT2030 wskazano, że prognozy zostały sporządzone w warunkach aktualnych regulacji, odnoszących się do poszczególnych gałęzi transportu, zaś po wykonaniu analiz i wprowadzeniu odpowiednich zmian wyrównujących warunki konkurencji pomiędzy transportem samochodowym i kolejowym, w zakresie przewozów ładunków zostaną opracowane nowe prognozy zapotrzebowania na

niepodległa

POLSKA
STUŁOGA ORYGINALNA
KRAJOWA

usługi przewozów ładunków przez poszczególne gałęzie transportu.

Wzrostowi potencjału samego transportu kolejowego służą prowadzone w bardzo dużej skali inwestycje taborowe i infrastrukturalne na podstawie aktualnego Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku (KPK), a także w celu podniesienia konkurencyjności kolejowego transportu towarowego i wyrównania warunków konkurencyjności kolei z transportem samochodowym, funkcjonuje w Polsce aktualnie system finansowania zarządcy z budżetu Państwa w formie programu wieloletniego pn. „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.”

Dodatkowo w Polsce promuje się wsparcie transportu intermodalnego, aby w wyniku obniżenia kosztów dostępu do infrastruktury, korzystanie z kolejowych przewozów intermodalnych było bardziej opłacalne i prowadziło do zwiększenia udziału kolejowych przewozów intermodalnych w rynku transportu towarowego - ulga wynosi do 25 % opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Analizując Pana uwagi, warto zastanowić się nad istotnymi szczegółami, związanymi z bieżącą sytuacją i perspektywami na przyszłość, a zwłaszcza:

- a) czy jest możliwe znaczące odwrócenie trendu w kierunku wzrostu przewozów (szczególnie towarów) kolejją i jakie są czynniki stymulujące rozwój a jakie są czynniki hamujące,
- b) czy pożądana w p. a) zmiana, przyczyniając się do zrównoważonego rozwoju transportu, spowoduje znaczące ograniczenie emisji CO² w Polsce.

Ad. a) Przedstawione przez Pana zestawienie tabelaryczne udziału kolei w transporcie lądowym w pracy przewozowej w różnych krajach Europy warto analizować nie tylko w odniesieniu do wartości bezwzględnych, ale także w odniesieniu od wielkości kraju, ilości infrastruktury spełniającej określone kryteria, a także roli tej infrastruktury jako tranzytowej w Europie i poza nią. Wg przytoczonych przez Pana zestawień tabelarycznych Eurostatu za 2016 r. Polska np. jako mniejszy o ponad połowę kraj od Francji, wykonuje blisko dwukrotnie większą pracę przewozową na torach i drogach, a ma niewiele (ok. 15 %) niższy w/w wskaźnik.

Wprowadzenie uniwersalnej stawki opłaty infrastrukturalnej dla przewoźnika, niezależnie od rodzaju środka transportu byłoby trudne do wyliczenia i uzasadnienia tym bardziej, że podstawowym problemem byłoby ustalenie miarodajnej wartości takiej opłaty, niezależnej od innych kosztów eksploatacji i utrzymania infrastruktury drogowej czy np. kolejowej.

W zakresie kwestii opłat drogowych za przewóz towarów warto zacząć od tego, że każdy przedsiębiorca, użytkujący pojazd ciężarowy zobowiązany jest uiścić opłatę za przejazd autostradami A1, A2, A4 (odcinki PPP oraz zarządzane przez GDDKiA), a także za przejazd określonymi odcinkami dróg ekspresowych oraz pozostałych dróg krajowych. Opłaty za przejazd po drogach krajowych są ustalone Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2011 r. Nr 80, poz. 433), zmienionym Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 26 października 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2071).

Aby ułatwić kierowcom samochodów ciężarowych przemieszczanie się powstał System viaTOLL. System ten jest obowiązkowy dla wszystkich pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony. Podstawą prawną dla wprowadzenia systemu via TOLL w Polsce jest Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. z 1985 r., Nr 14, poz. 60 z późn. zm.). System viaTOLL, wprowadzony w 2011 roku, początkowo obejmował drogi ekspresowe i autostrady o łącznej długości 1.565 km, a w 2012 r. oddano kolejnych 325 km, w 2013 r. – 765 km, w 2014 r. kolejne 265 km. Od 2015 r. do systemu dołączono kolejnych 251 km dróg krajowych (autostrad i ekspresowych), a w 2016 r. liczba ta wynosiła 3171 km. Obecnie długość ta wynosi 3.677 km¹.

¹ <https://www.viatoll.pl/pl/pojazdy-ciezarowe/mapa/lista-odcinkow-platnych>

Ponadto Krajowy Fundusz Drogowy jako fundusz wsparcia Programu Budowy Dróg i Autostrad w Polsce posiada stałe wpływy z opłaty paliwowej od paliw silnikowych i gazu do napędu pojazdów, a 20 % wpływów zasila Fundusz Kolejowy. Podobnie Fundusz Kolejowy oraz środki budżetowe przeznaczone na kolej i drogi, będące w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu, pochodzą m.in. z podatków i opłat pobieranych podczas sprzedaży paliw na stacjach benzynowych.

Prowadzone w ostatnich latach bardzo duże inwestycje w nową infrastrukturę kolejową i tzw. „prace utrzymaniowe”, po wielu latach zaniedbań w tej dziedzinie, a także likwidacji blisko 1/5 linii kolejowych w Polsce, powodują bardzo poważne ograniczenia przepustowości tej infrastruktury, i odbywa się to również kosztem przewozów towarowych. Inwestycje i prace remontowe wymagają tzw. zamknięć torowych, których dziennie jest średnio ponad 500 w kraju. W tej sytuacji blisko 85% składów towarowych kursuje w indywidualnym rozkładzie jazdy, co jest oczywiście bolesną, ale także koniecznością w celu poprawy stanu infrastruktury kolejowej.

Kolejnym ważnym problemem do rozwiązania w integracji przewozu towarów koleją z innymi składnikami infrastruktury transportowej (drogowej/wodnej/lotniczej) jest budowa odpowiednio gęstej sieci terminali intermodalnych w Polsce. Wyrażone w obowiązującej tzw. „Białej Księdze” UE z 2011 r., obejmują konieczność przeniesienia do roku 2030 ok. 30% dalekobieżnych drogowych przewozów towarowych (na odcinkach powyżej 300 km) na transport kolejowy, morski i śródlądowy. Do roku 2050, Biała Księga zaleca przeniesienie nawet ponad 50% wszystkich dalekobieżnych przewozów drogowych na inne środki transportu, w tym zwłaszcza na transport kolejowy.

Dzięki inwestycjom w terminale intermodalne, wspieranym ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 oraz 2014-2020, sieć terminali intermodalnych jest systematycznie rozbudowywana. W 2007-2013 zrealizowano 22 projekty terminali intermodalnych, na łączną kwotę ok. 470 mln zł w ramach działania 7.4 POIiŚ Rozwój transportu intermodalnego. W ramach obecnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020 unijne wsparcie otrzymały projekty, przyczyniające się do poprawy konkurencyjności intermodalnych usług transportowych w Polsce także poprzez inwestycje taborowe (ponad 900 mln zł²) - 34 projektów - dofinansowanie 50% kosztów kwalifikowanych projektu.

Wg obowiązującej aktualnie SRT 2030 przewiduje się rozbudowę i oddanie do eksploatacji 21 platform multimodalnych na sieci TEN-T:

- 10 platform multimodalnych przy dużych aglomeracjach miejskich w sieci bazowej TEN-T (lokalizacja Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia, Poznań, Warszawa, Łódź, Wrocław, Sławków, Kraków);
- 11 platform multimodalnych w sieci kompleksowej TEN-T (lokalizacja Braniewo, Bydgoszcz, Elk, Białystok, Rzepin, Stryków, Małaszewicze/ Terespol, Dorohusk, Pyrzowice, Gliwice, Medyka / Żurawica, co pozostaje także Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.

Jednym z najważniejszych ostatnich nowych projektów inwestycyjnych intermodalnych jest Terminal Kontenerowy w Świnoujściu. Ten port kontenerowy ma być elementem szlaku logistycznego do Czech, na Słowację, do Austrii poprzez S3, a także z wykorzystaniem szlaku kolejowego CE59³ - Świnoujście – Szczecin – Zielona Góra – Wrocław – Opole. W nieodległej perspektywie powinny powstać pierwsze terminale intermodalne realizowane przez PKP S.A.⁴:

- Zduńska Wola – linia nr 131 – (sieć bazowa TEN-t) - 126 mln zł w przypadku realizacji 4 etapów - bez nakładów na nabycie gruntów,
- Emilianowo k. Bydgoszczy – linia nr 201 - (sieć bazowa TEN-t) - 35 mln zł wszystkie 3 etapy.

² https://www.cupt.gov.pl/images/XYZ/lista_rankingowa_konkurs_3.22018.10.26.pdf

³ linia magistralna łącząca zespół portów Szczecin – Świnoujście z południem Europy

⁴ w Grupie PKP (na lata 2020-2030) zaplanowano 22 tego typu nowe obiekty terminalowe

Ad. b) Według wskazanych przez Pana statystyk Europejskiej Agencji Ochrony Środowiska, emisja CO² przez transport samochodowy⁵ jest przeciętnie ponad 3 krotnie wyższa, niż przez transport kolejowy, w przeliczeniu na jeden tonokilometr pracy przewozowej.

Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami IOŚ-PIB (KOBIZE), którego działalność jest finansowana ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, publikuje wskaźniki emisyjności⁶ CO², SO², NOX, CO i pyłu całkowitego dla energii elektrycznej. Wg danych za 2017 rok z tego opracowania wskaźnik emisyjności CO² dla krańcowych odbiorców energii elektrycznej wynosił w Polsce 778 [kg/MWh].

Bilansowana ilość energii elektrycznej u odbiorców końcowych wynosiła 156 176 430 MWh i jak widać poniżej głównie (> 95 %) ze spalania paliw stałych:

wielkość wyprodukowanej energii elektrycznej w instalacjach spalania⁷ 149 400 430 MWh

wielkość wyprodukowanej energii elektrycznej z wody 2 767 000 MWh

wielkość wyprodukowanej energii elektrycznej z wiatru 13 855 000 MWh

wielkość wyprodukowanej energii elektrycznej z innych OZE 150 000 MWh

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Andrzej Bittel

⁵ transport drogowy odpowiada za ok. 14-19 % tej emisji CO₂, morski za ok. 4 % emisji, a lotniczy ok. 7 % emisji

⁶

http://www.kobize.pl/uploads/materialy/materialy_do_pobrania/monitorowanie_raportowanie_weryfikacja_emisji_w_e_u_ets/WO_i_WE_do_stosowania_w_SHE_2017.pdf

⁷ niewielka ilość energii elektrycznej jest produkowana w Polsce z gazu, biogazu i biomasy, przy czym najmniej emisyjny w zakresie CO₂ jest gaz i biogaz (blisko połowa emisyjności biomasy i węgla)