

Prezes Stowarzyszenia

Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego

**DEBATA NA TEMAT STANU I POTRZEB ROZWOJOWYCH
KOLEI W POLSCE**

SŁOWO WSTĘPNE

To nie w reformie PKP z lat 2000 – 2001 należy upatrywać przyczyn dramatycznego spadku udziału kolei w rynku przewozów ładunków, lecz w braku właściwej polityki kolejnych rządów wobec transportu kolejowego, poprzez dyskryminujące tą gałąź transportu wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Przyczyny tkwią nie w tym co zrobiono, lecz w tym czego jeszcze nie zrealizowano, zaniechano lub nie podjęto. O tym w dalszej części wypowiedzi.

Na początek o reformie PKP z lat 2000 – 2001.

PODSTAWA PRAWNA REFORMY PKP Z LAT 2000 – 2001

Podstawą prawną reformy PKP z lat 2000 – 2001 była uchwalona w dniu 8 września 2000 roku ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, zwana ustawą o PKP.

W polskiej tradycji narodowej i katolickiej dzień 8 września jest świętowany jak dzień Matki Boskiej Siewnej.

Z racji tej właśnie daty uchwalenia ustawy o PKP jest to dzień ważny i dla kolei.

Ustawa o PKP z dnia 8 września 2000 roku, pomimo upływu 20 lat, funkcjonuje nadal w obrocie prawnym jako jeden z najważniejszych dla kolei aktów prawnych. Wprowadzona na podstawie tej ustawy struktura prawna, organizacyjna i majątkowa spółek kolejowych, wywodzących się z dawnego PP PKP, jest nadal konstrukcją generalną organizacji rynku kolejowego w Polsce.

Można zatem powiedzieć, że siew regulacji zawartych w ustawie o PKP z dnia 8 września 2000 roku okazał się nie tylko ważny i trwały, lecz jest nadal przydatny dla systemu kolei w Polsce, chociaż wymaga wielu modyfikacji.

Reforma PKP z lat 2000 – 2001 był niewątpliwie potrzebna. Uzasadnili to przekonująco w swoich wypowiedziach, ówcześni Prezesi PKP/PKP S.A – Panowie Krzysztof Celiński i Krzysztof Mamiński.

Reforma PKP, z lat 2000 – 2001, natrafiła jednak od samego początku na różne, nierzadko krytyczne oceny.

Sądzę, że większość ocen krytycznych wynikała z faktu obciążania ustawy o PKP wszystkimi niedostatkami rynku kolejowego w Polsce, w tym brakiem przez wiele lat pro kolejowej polityki państwa.

Dla malkontentów regulacji zawartych w ustawie o PKP z dnia 8 września 2000 roku, celną odpowiedź sformułował Prezes Krzysztof Mamiński w swojej wypowiedzi dla uczestników DEBATY, który napisał

....."skoro ustawa ta jest zła, to dlaczego nie została zmieniona w swojej głównej konstrukcji?

Minęło przecież 20 lat od jej uchwalenia i w tym okresie było wiele rządów z różnych opcji politycznych.

PODSTAWA PROGRAMOWA REFORMY PKP Z LAT 2000 – 2001

Zanim doszło do uchwalenia ustawy o PKP z dnia 8 września 2000 roku, Rząd RP przyjął rok wcześniej, dokładnie w dniu 7 września 1999 roku, dokument programowy zatytułowany: **PROGRAM RESTRUKTURYZACJI POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH**, przygotowany i wniesiony pod obrady Rady Ministrów przez ówczesnego Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej – Pana Tadeusza Syryjczyka.

Dokument ten, dziś już jako tzw. Biały Kruk, załączam do niniejszego materiału.

Z analizy tego dokumentu wynika, że głównymi celami reformy PKP miały być:

1. Zdecydowana poprawa efektywności funkcjonowania przedsiębiorstwa PKP, które jako całość było deficytowe, zadłużone i spełniało przesłanki od ogłoszenia upadłości.

Drogą do przywrócenia równowagi ekonomicznej PKP miała być restrukturyzacja finansów, zatrudnienia i majątkowa. Przyjęto przy tym, że finansowanie procesów restrukturyzacyjnych PKP będzie się odbywać głównie w oparciu o zasoby własne PKP, w tym poprzez zbywanie zbędnego i nadmiernego majątku, emisję obligacji oraz poprzez przyszłe wpływy z prywatyzacji spółek kolejowych.

2. Rozpoczęcie procesu przygotowania poszczególnych sektorów (części) przedsiębiorstwa PKP) do funkcjonowania w warunkach konkurencji rynkowej, w tym konkurencji z przedsiębiorstwami kolejowymi zagranicznymi, po wejściu Polski do UE.

Drogą do realizacji tego celu miała być przejście PKP z formuły funkcjonowania przedsiębiorstwa państwowego na formułę spółek prawa handlowego. Najpierw miała być komercjalizacja PKP, co nastąpiło z dniem 1 stycznia 2001 roku. Powstała spółka PKP S.A przejęła, na zasadzie sukcesji generalnej, wszystkie zasoby i tytuły prawne do majątku dawnego PP PKP.

PKP S.A miała następnie założyć spółki wyspecjalizowane w zarządzaniu infrastrukturą, do kolejowych przewozów ładunków, do przewozów pasażerskich oraz do realizacji innych rodzajów działalności, co miało miejsce na przestrzeni 2001 roku.

Dla realizacji tak strategicznych celów, prowadzących do zasadniczej zmiany w funkcjonowaniu PKP, niezbędne było użycie narzędzia rangi ustawy sejmowej.

Te przesłanki legły u podstaw uchwalenia ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP.

Z perspektywy minionych lat należy ocenić, że cele strategiczne reformy PKP z lata 2000 – 2001 zostały osiągnięte.

Dowodem pośrednim jest chociażby fakt, że w następstwie racjonalizacji działalności przekształconej PKP uległ znacznemu obniżeniu realnemu koszt świadczonych usług przewozowych ładunków. Na przestrzeni minionych 20 lat, kolejowe frachty przewozowe obniżyły się realnie o ponad 30%, co wynika z porównania stawek przewozowych sprzed 20 lat i obecnych, z uwzględnieniem skumulowanego wskaźnika inflacji, za minione 20 lat.

Dowodem jest również fakt funkcjonowania spółek z Grupy PKP, jako pełnoprawnych i konkurencyjnych przewoźników kolejowych, tak w sektorze przewozów towarowych, jak i pasażerskich.

Powstanie spółek kolejowych, wyspecjalizowanych w prowadzeniu działalności na własny rachunek, przyczyniło się do wyzwolenia przedsiębiorczości wśród kadr kierowniczych. Owocowało to na początku wieloma przedsięwzięciami racjonalizującymi koszty działalności operacyjnej. Następnie zaś podejmowane były śmiałe decyzje inwestycyjne, tak w obszarze infrastruktury kolejowej, jak i te dotyczące modernizacji i zakupów nowoczesnego taboru kolejowego.

PROCES WDRAŻANIA USTAWY O PKP Z DNIA 8 WRZEŚNIA 2000 ROKU

Reforma PKP z lat 2000 – 2001 była piątą z wielkich reform podjętych i zrealizowanych w okresie Rządu Premiera Jerzego Buzka, w okresie koalicji AWS (Akcja Wyborcza Solidarność) i Unii Wolności. Była przygotowana i rozpoczęta w okresie kiedy Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej był Pan Tadeusz Syryjczyk (UW), następnie zaś była skutecznie wdrażana w okresie kiedy Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej został Pan Jerzy Widzyk z AWS.

Proces przygotowania i wdrażania reformy PKP z lat 2000 – 2001 wymagał zaangażowania wielu osób. Wspomnił o tym, w swojej wypowiedzi dla uczestników DEBATY, Pan Krzysztof Celiński, który był w tym okresie Prezesem Zarządu najpierw PP PKP a później PKP S.A.

Uczestnicząc w procesie wdrażania ustawy mogę potwierdzić, że kluczową rolę w powodzeniu wdrożenia reformy PKP odegrali, zarówno Prezes Krzysztof Celiński jak i Prezes Krzysztof Mamiński, który był wówczas Członkiem Zarządu PP PKP i PKP S.A.

Ich doświadczenie menedżerskie, determinacja w realizacji całego programu restrukturyzacji PKP oraz autorytety wśród kolejarskiej społeczności były czynnikami przesądzającymi o powodzeniu i dobrym tempie wdrażania postanowień ustawy o PKP z dnia 8 września 2000 roku.

Było to zadanie arcytrudne, realizowane w warunkach głębokiego deficytu finansowego, ogromnych napięć społecznych oraz konieczności ciągłych uzgodnień trudnych spraw zmian strukturalnych na kolei ze związkami zawodowymi.

Reforma PKP z lat 2000 – 2001 była realizacją największego, w historii wolnej Polski, programu restrukturyzacyjnego w polskiej gospodarce. Porównywalna z tą reformą może być tylko planowana obecnie reforma polskiego górnictwa; jeśli w całości zostanie zrealizowana.

DLACZEGO ZATEM, JEŚLI PRZYJĄĆ, ŻE REFORMA PKP Z LAT 2000 – 2001, BYŁA CELOWA I PRZYDATNA, MAMY DO CZYNNIENIA Z NIEDOSTATECZNYM UDZIAŁEM KOLEI W PRZEWOZACH, W TYM Z OGROMNYM SPADKIEM UDZIAŁU KOLEI W PRZEWOZACH ŁADUNKÓW W POLSCE.

MOJA OCENA WSKAZUJE, ŻE:

REFORMA PKP Z LAT 2000 – 2001 NIE ZOSTAŁA WSPARTA WŁAŚCIWĄ – PRO KOLEJOWĄ POLITYKĄ GOSPODARCZĄ KOLEJNYCH EKIP RZĄDOWYCH

Racjonalizowanie działalności PKP, pod rządami ustawy z dnia 8 września 2000 roku, aczkolwiek bardzo potrzebne, nie było działaniem wystarczającym do tego aby gałąź transportu kolejowego mogła się stać równoprawna wobec innych gałęzi transportu, w szczególności wobec transportu samochodowego.

Zabrakło właściwej pro kolejowej polityki gospodarczej. Nie chodzi przy tym o jakieś preferencje dla kolei – chodzi o równoprawne traktowanie transportu kolejowego z transportem samochodowym.

Należy pamiętać, że transport samochodowy i kolej to dwie gałęzie transportu lądowego stanowiące jeden biznesowy obszar przewozowy, na którym reguły gry rynkowej dla kolei powinny być takie same jak dla transportu samochodowego

Państwo, czyli Rząd, który chce realizować politykę zrównoważonego rozwoju transportu ma do dyspozycji dwa zasadnicze narzędzia:

1. Politykę inwestycyjną oraz
2. Politykę regulacyjną.

POLITYKA INWESTYCYJNA

W analizowanym okresie od roku 2000, szczególnie zaś po wejściu Polski do UE kolejne ekipy rządowe postawiły zdecydowanie na rozwój indywidualnej motoryzacji i rozwój samochodowego transportu ładunków.

Środki inwestycyjne kierowane na kolej w latach 2000 – 2005 były symboliczne. Dużym błędem było utracenie potencjału kolejowych biur projektowych.

Przecież staraliśmy się o członkostwo w UE, wiedzieliśmy że są możliwe do pozyskania duże środki na inwestycje infrastrukturalne, co potwierdziło się już w perspektywie budżetowej UE na lata 2007 – 2013, kiedy to Polska mogła przystąpić do realizacji poważniejszych inwestycji w obszarze infrastruktury kolejowej.

Utrata potencjału kolejowych biur projektowych spowodowała przejście do praktyki ogłaszania przetargów w formule projektuj i buduj. System ten, powszechnie krytykowany, jest jednak nadal praktykowany.

Dopiero ostatnie lata przyniosły zwiększone istotnie nakłady inwestycyjne na kolej, zarówno przez PKP PLK S.A na infrastrukturę linii kolejowych, przez PKP S.A na modernizację na ogromną skalę dworców kolejowych, jak i na zakupy nowoczesnego taboru przez PKP Intercity S.A.

Stale monitorowanie i „dogłądanie” inwestycji przez Departament Kolejnictwa i przede wszystkim przez Pana Andrzeja Bittela – Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, przynosi dobre efekty.

W mojej ocenie mapę inwestycji kolejowych należałoby uzupełnić o centralnie prowadzony program inwestycji w kolejowe terminale intermodalne, w szczególności na wschodniej granicy Polski.

POLITYKA REGULACYJNA

Inwestycje kolejowe, chociaż bardzo potrzebne i będące fundamentem rozwoju kolei, nie są jednak same w stanie zapewnić rozwoju przewozów ładunków koleją.

Niezbędna jest również właściwa polityka regulacyjna Rządu wobec rynków przewozowych. Należy jak najszybciej wyrównać warunki konkurencji kolei z transportem samochodowym.

Z analizy danych GUS za ostatnie 20 lat wynika jednoznacznie, że pomimo wydania na kolej ponad 80 mld złotych, kolejowe przewozy ładunków nie wzrosły ani o jedną tonę, a nawet się obniżyły.

W roku 2000 kolej przewiozła 250 mln ton, zaś w roku 2019 (ostatni roku przed pandemią COVID – 19) kolej przewiozła tylko 234 mln ton ładunków.

W tym samym okresie lat 2000 – 2019 przewozy ładunków transportem samochodowym zwiększyły się z poziomu 1 mld ton w roku 2000 do poziomu ponad 1.9 mld ton w roku 2019. A zatem sam przyrost przewozów ładunków samochodami wyniósł 4 – krotność wszystkich przewozów ładunków koleją.

To są wielkości szokujące. W załączeniu przedstawiam szczegółowe statystyki GUS.

Kolej towarowa od ponad 20 lat traci systematycznie udziały w rynku przewozowym, które aktualnie oscylują już tylko około 10 % rynku.

Tiry rozjeżdżają drogi publiczne, które powinny służyć społeczeństwu przynajmniej przez dwa pokolenia, zaś drogi żelazne, modernizowane za 10 – tki miliardów złotych, nie są w pełni wykorzystywane.

Te fakty i trendy sprawiają, że ciągle pojawiają się krytyczne głosy łączące ten stan zapaści w kolejowych przewozach towarowych z reformą PKP z lat 2000 – 2001. To są poglądy całkowicie nieuprawnione. Jedno z drugim ma niewiele wspólnego.

Można obrazowo powiedzieć tak.

Trudno winić kolejowych przewoźników ładunków, nawet tak dużych jak PKP Cargo S.A, że wożą w sumie tylko około 230 mln ton, jeśli nadawcy ładunków nie chcą im więcej nadać do przewozu, przy oferowanej wysokości frachtu przewozowego. W kalkulacji tego frachtu figuruje zaś potężna pozycja kosztowa, jaką jest opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej. U konkurenta kolei, czyli w samochodowym transporcie ładunków takiej pozycji kosztowej praktycznie nie ma.

Zatem największy wpływ na wielkości nadania ładunków na kolej ma polityka regulacyjna Rządu. To w rękach Rządu jest bowiem najważniejsze (poza inwestycjami) narzędzie, przy pomocy którego przesądza się, czy ładunek pojedzie samochodem, czy wagonem. Tym narzędziem są stawki opłat (stawka dostępu) za korzystanie z infrastruktury dróg publicznych i infrastruktury kolejowej.

Od lat słyszymy opowieści o potrzebie realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu. Gdyby podejść do tego celu skutecznie to należałoby wyrównać poziomy opłat za korzystanie z infrastruktury dróg publicznych z opłatami pobieranymi za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Tymczasem od lat:

1. Przewoźnicy samochodowi korzystają praktycznie bezpłatnie z infrastruktury dróg publicznych. Na ponad 400 tysięcy km dróg publicznych, opłaty w systemie VIA – TOLL pobierane są bowiem na około 1% długości tych dróg.
2. Przewoźnicy kolejowi płacą wysokie opłaty za każdy przejechany kilometr pociągiem z ładunkiem, wagonami pustymi czy też samą lokomotywą.

Skutkiem takiej polityki regulacyjnej jest niesamowity rozwój, wręcz przeinwestowanie, samochodowego transportu ładunków, przy dramatycznym spadku udziału przewozów koleją. Potwierdzają to przytoczone statystyki przewozów ładunków samochodami i koleją.

Wnioski do zmian w polityce regulacyjnej nasuwają się same. Obrazowo można powiedzieć i tak.

Jeśli firma traci udziały w rynku jest to ewidentna odpowiedzialność Zarządu firmy.

Jeśli zaś kolej jako cała gałąź transportu traci systematycznie udziały w rynku to jest sprawa godna do podjęcia przez Ministra odpowiedzialnego za Dział Transportu, we współpracy z innymi Członkami Rządu, w tym przede wszystkim w uzgodnieniu z Ministrem Finansów.

Piszę na ten temat od lat, z nadzieją na podjęcie reformy w tym zakresie. Cieszy, że w ostatnim okresie Pan Andrzej Bittel – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury już kilkakrotnie wypowiadał się na temat potrzeby istotnego obniżenia opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Podobne sygnały płyną od Prezesa UTK – dr inż. Igancego Góry, który powiedział, że 25% ulga w opłatach za infrastrukturę dla kolejowego transportu intermodalnego może być nie wystarczająca, żeby mógł się on nada dynamicznie rozwijać.

Jest zatem nadzieja na dobrą zmianę w tym, najważniejszym dla przewoźników kolejowych, wymiarze.

Pragnę przy tym podkreślić, że nie chodzi o to aby przewoźnicy kolejowi nic nie płacili za dostęp do infrastruktury.

System bezpłatnego korzystania z infrastruktury drogowej i kolejowej byłby szkodliwy ekonomicznie dla całej gospodarki. Dla przykładu, system bezpłatnego dostępu do infrastruktury transportowej, skutkowałby niepotrzebnym dotowaniem przewozów tranzytowych, na których Państwo powinno przecież zarabiać. A tak jeszcze nie jest.

Chodzi zatem o wprowadzenie polityki regulacyjnej, której niewzruszalną zasadą, zagwarantowaną ustawą, byłoby stosowanie takich samych wysokości opłat dla przewoźników samochodowych i kolejowych, liczonych od tonokilometra. Wysokość nominalna takich opłat jest sprawą wtórną. Dla kolei problemem nie jest wysokość opłat za dostęp do infrastruktury, lecz zapewnienie ich porównywalności z opłatami przewoźników samochodowych. Doprowadzenie do takiej sytuacji umożliwiłoby przewoźnikom kolejowym ładunków dostęp do ogromnego rynku przewozowego. Po drogach wozi się bowiem 1,9 mld ton ładunków.

Z przeprowadzonych w Stowarzyszeniu analiz wynika, że gdyby zastosować dla przewoźników samochodowych ten sam poziom opłat jakie ponoszą przewoźnicy kolejowi za korzystanie z infrastruktury kolejowej to Budżet Państwa zyskałby rocznie od 12 do 13 mld złotych. To obrazuje skalę dyskryminacji kolejowych przewoźników ładunków wobec ich konkurentów samochodowych.

Nie proponuję aż tak dużej opłaty sektorowej dla transportu samochodowego, przynajmniej nie od razu. Trzeba ustalić poziom zrównania infrastrukturalnej opłaty drogowej i kolejowej i przyjąć maksymalnie 3 letni okres osiągnięcia tego celu.

Bez zmian w tym zakresie kolejowe przewozy ładunków, pomimo olbrzymich nakładów inwestycyjnych nie wzrosną. Kolej nadal będzie traciła udziały w rynku.

Reformując system opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej nie należy zapominać o potrzebach spółki PKP PLK S.A. Zarządca infrastruktury kolejowej powinien mieć zapewnione stabilne źródła finansowania wydatków na utrzymanie infrastruktury kolejowej i na inwestycje.

W ostatnich latach dużo w tym kierunku zrobiono.

Czy ktoś pamięta, że w pierwszej dekadzie lat po reformie PKP z lat 2000 – 2001 kolejowi przewoźnicy ładunków opłacali w stawkach dostępu do infrastruktury wszystkie koszty jakie ponosił zarządca infrastruktury. Ten system oznaczał, że im większe koszty u zarządcy infrastruktury tym wyższe stawki dostępu do infrastruktury dla przewoźników towarowych.

W tym czasie transport samochodowy, korzystając z systemu darmowego dostępu do dróg, rósł na potęgę i taką się stał. Ale czy jest to korzystne dla gospodarki i społeczeństwa ? Odpowiedź nasuwa się sama. Transport samochodowy jest odpowiedzialny za emisję około 25% CO₂. Skala wypadkowości na drogach jest dużo większa niż na kolei itd. Infrastruktura dróg publicznych powinna służyć przede wszystkim społeczeństwu. Do przewozów ładunków predysponowana jest kolej.

Przedstawialiśmy argumenty, że takie praktyki blokują rozwój kolejowych przewozów ładunków, że jest to polityka krótkowzroczna i szkodliwa. Odpowiedzi były ciągle te same. Minister Finansów nie da pieniędzy na finansowanie utrzymania infrastruktury kolejowej. Nie przeszkadzało to jednak temu samemu Ministrowi Finansów (w zasadzie Ministrom Finansów w kolejnych Rządach) w pełnym finansowaniu wydatków na utrzymanie infrastruktury dróg publicznych.

Aż w końcu zaczęły się zmiany we właściwym kierunku.

Pierwsza istotna zmiana w systemie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej była pochodną wyroku C – 512/2010 Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 30 maja 2013 roku. ETS podzielił racje przewoźników kolejowych i nakazał Polsce radykalne obniżenie opłat za dostęp do infrastruktury i wprowadzenie zasady ich ustalania wyłącznie w oparciu o koszty bezpośrednio prowadzenia ruchu pociągów.

Na takie wydarzenie ówczesny Minister Finansów musiał znaleźć środki finansowe dla PKP PLK S.A na dotację wyrównująca ubytek wpływów od przewoźników.

Stawki dostępu zostały obniżone o około 25%. Obniżka była znacząca, lecz niewystarczająca i przede wszystkim spóźniona. Umożliwiła jednak na jakiś czas spowolnienie spadku udziału kolei w rynku przewozów ładunków.

Obecnie mamy do czynienia z rozwiązaniem systemowym, bazującym na implementowanych do prawa krajowego regulacjach unijnych dyrektyw w sprawie utworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

Dzięki wysiłkom Zarządu PKP PLK S.A, Departamentu Kolejnictwa, kierowanego przez Pana Tomasza Buczyńskiego, Pana Andrzeja Bittela – Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Pana Andrzeja Adamczyka – Ministra Infrastruktury, wypracowany został i przyjęty przez Radę Ministrów, po raz pierwszy w historii kolei, wieloletni program utrzymania infrastruktury kolejowej. Program bazuje na znaczącym dofinansowaniu, ze środków Budżetu Państwa, kosztów utrzymania infrastruktury, dla wszystkich zarządców udostępniających infrastrukturę. Na podstawie tego Programu spółka PKP PLK S.A podpisała z Ministrem Infrastruktury wieloletnią umowę utrzymaniową.

To rozwiązanie jest kamieniem milowym na drodze przejścia przez Państwo kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej, na wzór rozwiązania stosowanego dla dróg publicznych. Rozwiązanie bardzo potrzebne, lecz nadal nie jest wystarczające do tego aby wyrównać warunki konkurencyjności kolei z transportem samochodowym, w obszarze przewozów ładunków.

Aby kolej mogła konkurować z transportem samochodowym warunkiem koniecznym jest wyrównanie wysokości opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej z wysokością opłat za korzystanie z dróg publicznych.

ZAMIAST PODSUMOWANIA

Za kilka lat będzie tak:

W obszarze transportu lądowego ładunków (transport kolejowy i samochodowy) będzie wprowadzona nowa opłata za korzystanie z infrastruktury transportu lądowego.

Nazywam ją JEDNOLITĄ OPŁATĄ INFRASTRUKTURALNĄ.

Jednostką obrachunkową będzie tonokilometr.

Obliczenia będą wykonywane w centralnym systemie informatycznym.

Płatnikami będą przewoźnicy samochodowi i kolejowi, według tych samych stawek opłaty.

Wpływy z tej opłaty będą szły odpowiednio na: Fundusz Drogowy i Fundusz Kolejowy.

Wydatki PKP PLK S.A na utrzymanie infrastruktury kolejowej, podobnie jak wydatki GDDKiA na utrzymanie dróg krajowych, będą finansowane odpowiednio z Funduszu Drogowego i Funduszu Kolejowego.

Dopiero od tego momentu będziemy mogli mówić o równoprawnym traktowaniu kolei z transportem samochodowym.

Warto zacząć pracować nad tym projektem.

Józef Marek Kowalczyk