



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-7.4602.7.2024
Warszawa, 28 lutego 2024

Pan
Józef Marek Kowalczyk
Prezes Zarządu Stowarzyszenia
Ekspertów i Menedżerów
Transportu Szynowego

Szanowny Panie Prezesie,

dziękuję za przesłane pismo i za zainteresowanie Pana Prezesa poprawą koordynacji kolejowych programów inwestycyjnych oraz zwiększeniem efektywności działań państwa w obszarze transportu kolejowego.

Odpowiadając na postulaty Pana Prezesa, podzielam Pańskie zdanie co do konieczności skoncentrowania w Ministerstwie Infrastruktury zagadnień nadzoru właścicielskiego nad państwowymi podmiotami kolejowymi. Minister właściwy do spraw transportu odpowiedzialny jest za dział administracji publicznej transport, o którym mowa w art. 27 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2512, z późn. zm.), a zatem za tworzenie i realizację polityki Rządu RP w tym sektorze. Celowym zatem byłoby, aby wszystkie państwowe podmioty zajmujące się transportem kolejowym podlegały Ministrowi Infrastruktury. Jakiegokolwiek zmiany w zakresie nadzoru nad tymi podmiotami nie są jednak decyzją, która może zostać podjęta tylko i wyłącznie przez Ministra Infrastruktury, ale zainteresowanie tym tematem muszą przejawiać też inne resorty (w szczególności Minister Aktywów Państwowych), a ostateczna decyzja należy do Prezesa Rady Ministrów.

W zakresie postulatu przekształcenia Krajowego Programu Kolejowego w program obejmujący inwestycje różnych podmiotów rozumiem Pana argument, jednakże Minister Infrastruktury jest w stanie odpowiadać jedynie za inwestycje leżące w gestii Rządu RP, realizowane ze środków budżetu państwa przeznaczonych na funkcjonowanie działu transport. Inwestycje realizowane przez samorząd terytorialny (np. Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei) finansowane są ze środków będących w jego dyspozycji i na gruntach, nad którymi prawo władania zachowują jednostki samorządu terytorialnego. Z kolei Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. jest spółką specjalnego przeznaczenia, która z tego względu posiada własny program finansowy. Minister Infrastruktury będąc odpowiedzialnym za politykę Rządu w zakresie transportu zajmuje się jednak koordynacją inwestycji realizowanych przez PKP PLK S.A. i CPK Sp. z o.o.

Podzielam również Pańskie stanowisko w zakresie konieczności sukcesywnego wyrównywania konkurencji międzygałęziowej w odniesieniu do przewoźników drogowych i kolejowych. Polska prowadzi obecnie prace nad wdrożeniem reformy

wymaganej przepisami Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności polegającej na zwiększeniu ilości dróg, na których pobierane są opłaty. W ramach reformy E2.1 Zwiększenie konkurencyjności sektora wyznaczony jest kamień milowy: E16G Ustanowienie obszaru poboru opłat na nowych drogach. Aktualnie opłata elektroniczna pobierana jest na ok. 3660 km dróg krajowych różnych klas. Długość nowych odcinków dróg przewidzianych do objęcia opłatą to ok. 1630 km. Oprócz powyższego od trzech lat co roku waloryzowane są stawki opłaty elektronicznej dla pojazdów ciężkich. Wprowadzenie opłat na większej liczbie dróg oraz ich regularna waloryzacja z pewnością pozwoli na lepsze zbilansowanie kosztów dostępu do infrastruktury między przewoźnikami drogowymi a kolejowymi.

Jednocześnie zaznaczam, że już w tej chwili stawki dostępu do infrastruktury kolejowej obowiązujące w Polsce znajdują się znacząco poniżej średniej dla Unii Europejskiej. Średni koszt minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej wynosił w Polsce w 2020 r. 1,83 EUR za pociągokilometr, podczas gdy średnia europejska wynosiła 3,76 EUR, a na Litwie, gdzie koszty te były najwyższe – 12,16 EUR. W ujęciu wieloletnim (od 2014 r.) poziom średnich stawek dostępu do udostępnianej infrastruktury jest mocno spłaszczony, a uwzględniając inflację wykazuje tendencję spadkową.

Z poważaniem,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/