Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9.054.7.2025
Warszawa, 27 sierpnia 2025

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez pana Senatora Aleksandra Szweda na 39. posiedzeniu Senatu w dniu 31 lipca 2025 r. odnoszące się do ogólnokrajowego protestu maszynistów, którzy sprzeciwiają się kierunkowi obecnej polityki transportowej, przedstawiam poniższe stanowisko.

Minister Infrastruktury [dalej: MI] pozostaje otwarty na podejmowanie rozmów ze środowiskami kolejarskimi, które składają postulaty wskazane m.in. w oświadczeniu senatorskim. Wspomniany w nim protest Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, niejako łączy się z obecną sytuacją Spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, która pozostaje m.in. wynikiem zaniedbań poprzedników, czy tzw. „decyzji węglowej". MI wielokrotnie odpowiadał na zadawane przez zainteresowanych kolejowym transportem towarowym pytania, m.in. na posiedzeniach Komisji Infrastruktury czy w bezpośrednio kierowanych wystąpieniach. Ponadto zgłaszane jeszcze przed niniejszym oświadczeniem postulaty Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce i Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych dotyczące m.in. kosztów dostępu do infrastruktury, zmniejszenia cen energii trakcyjnej czy zaangażowania państwa w rozwój kolei, stanowiły przedmiot składanych petycji do MI, które zostały rozstrzygnięte[1].

Należy jednocześnie podkreślić, że rozwój transportu kolejowego oraz konkurencyjności względem transportu drogowego nie są w bezpośredni sposób powiązane z poziomem opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Średnie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. [dalej: PKP PLK] na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat pozostawały na praktycznie niezmienionym poziomie. Dla Rocznego Rozkładu Jazdy 2023/2024 średnia stawka dla pociągów towarowych wyniosła 12,77 zł/poc-km, z możliwością obniżenia od 2024 r. nawet o 50% w ramach ulgi dla tzw. „szybkich pociągów intermodalnych".

Natomiast według najnowszego raportu IRG Rail za 2023 r. średnie polskie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych są niższe niż w wielu krajach Europy oraz na tym samym poziomie jak średnia unijna - 2,83 EUR/poc-km. Analiza udziału transportu kolejowego i drogowego (modal split) w poszczególnych krajach Europy na tle wysokości obowiązujących stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, prowadzi również do konkluzji braku korelacji poziomu kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej w poszczególnych krajach z udziałem kolei w transporcie w danym kraju.

[1] Petycja w sprawie podjęcia działań zapewniających zrównoważony rozwój transportu i sprawiedliwą konkurencję międzygałęziową (https://www.gov.pl/web/infrastruktura/20-listopada2).

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Odnosząc się do innych postulatów środowisk kolejarskich oraz realnego wzmocnienia sektora kolejowego, należy wskazać na systemowe rozwiązania wzmocnienia sektora transportu kolejowego i wsparcie kolei w Polsce. Jest to realizowane m.in. poprzez wieloletnie programy inwestycyjne[2] i utrzymaniowe[3] oraz programy wsparcia, tj.:

- Krajowy Program Odbudowy i Zwiększania Odporności ze wsparciem inwestycji m.in. w infrastrukturę i transport w tym intermodalny[4] na sieci TEN-t.
- Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 ze wsparciem inwestycji m.in. w infrastrukturę i transport w tym intermodalny na sieci TEN-t i poza nią[5].

Ponadto PKP PLK prowadzi także działania w kierunku eliminacji „wąskich gardeł" dla rozwoju przewozów intermodalnych[6] - zwiększenie przepustowości sieci kolejowej, skrócenie czasu przejazdu, wydłużenia obsługiwanych składów wagonowych, zwiększenie polskiego potencjału tranzytowego.

MI na bieżąco prowadzi analizę wdrożenia niezbędnych zmian legislacyjnych, które mają na celu wsparcie transportu kolejowego (w szerokim jego rozumieniu). Prócz procedowanych zmian m.in. w zakresie usprawnienia procesu planowania i realizacji inwestycji, czy też zmian stricte w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego czy dofinansowania ze środków publicznych kolei wąskotorowych - prowadzone są także prace m.in. nad projektem rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, które mają na celu usprawnienie procesu kształcenia nowych kandydatów na te stanowiska.

Podejmowane są również prace legislacyjne w celu przywrócenia zwolnienia z podatku od nieruchomości dla gruntów, budynków i budowli wchodzących w skład obiektu infrastruktury usługowej, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 załącznika nr 2 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 697 i 731), tj. terminala towarowego.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie

[2] „Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku z perspektywą do roku 2032" (https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-kolejowy).

[3] „Rządowy program wsparcia zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów do 2028 r.", którego celem jest dofinansowanie zadań związanych z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej, realizowanych przez zarządców tej infrastruktury, co bezpośrednio prowadzi do poprawy stanu technicznego sieci kolejowej, zapewnienie jej sprawności i bezpieczeństwa (https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rzadowy-program-wsparcia-zadan-zarzadcow-infrastruktury-kolejowej-w-tym-w-zakresie-utrzymania-i-remontow-do-2028-roku2).

[4] 17 projektów wsparcia dla transportu intermodalnego, z dofinansowaniem w kwocie prawie 781,6 mln zł (https://www.cupt.gov.pl/aktualnosc/krajowy-plan-odbudowy/znamy-wyniki-naboru-na-transport-intermodalny-z-kpo).

[5] Konkurs jest w trakcie realizacji, wartość projektu wynosi 800 mln zł (https://www.cupt.gov.pl/konkurs/aktualnie-trwajace/konkurencyjny-nabor-wnioskow-transport-intermodalny).

[6] Decyzja o priorytetach dla transportu intermodalnego w zakresie usuwania wąskich gardeł określonych w „Analizie stanu infrastruktury kolejowej oraz działań inwestycyjnych zmierzających do poprawy warunków prowadzenia transportu intermodalnego, ze szczególnym uwzględnieniem występujących wąskich gardeł" (https://www.gov.pl/web/infrastruktura/decyzja-o-priorytetach-dla-transportu-intermodalnego-w-zakresie-usuwania-waskich-gardel)