



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9.0530.1.2024
Warszawa, 03 lutego 2025



ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury, na podstawie art. 13 ust. 1. ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870), zwanej dalej „u.o.p.” zawiadamia, że złożona 20 listopada 2024 r. petycja

[redacted] oraz [redacted]
[redacted] dotycząca podjęcia natychmiastowych działań zapewniających zrównoważony rozwój transportu i sprawiedliwą konkurencję międzygałęziową - została rozpatrzona.

UZASADNIENIE

Stosownie do zapisów art. 2. ust. 1. u.o.p. petycja może być złożona przez osobę fizyczną, osobę prawną, jednostkę organizacyjną niebędącą osobą prawną lub grupę tych podmiotów do organu władzy publicznej, a także do organizacji lub instytucji społecznej w związku z wykonywanymi przez nią zadaniami zleconymi z zakresu administracji publicznej.

Podmioty wnoszące petycję do Ministra Infrastruktury w jej treści szczególnie zaapelowały o:

- 1) **Obniżenie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej** do poziomu porównywalnego z transportem drogowym a także obniżenia kosztów energii trakcyjnej.
- 2) **Wprowadzenie regulacji wspierających rozwój przewozów kolejowych**, szczególnie w zakresie przewozów intermodalnych i masowych.
- 3) **Ustanowienie spójnych strategii ekologicznych**, zgodnych z Europejskim Zielonym Ładem, które ograniczą emisję gazów cieplarnianych w transporcie drogowym oraz promują ekologiczne rozwiązania kolejowe.
- 4) **Zapewnienie bezpieczeństwa na drogach poprzez zmniejszenie ruchu pojazdów ciężarowych**, co pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg.
- 5) **Przywrócenie zasad konkurencyjności między gałęziowej**, w której transport kolejowy nie będzie celowo dyskryminowany kosztem transportu drogowego, a polskie państwo przestanie być zakładnikiem interesów lobby przewozów drogowych.
- 6) **Rozłożenie w czasie transportu kruszyw i materiałów budowlanych na wielkie inwestycje infrastrukturalne i Centralnego Portu Komunikacyjnego.**
- 7) **Wykorzystanie transportu kolejowego do przewozu materiałów wykorzystywanych w inwestycjach PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.**

Minister Infrastruktury dokonał analizy wniesionych w petycji postulatów:

Ad. 1) W przypadku uznania postulatu obniżenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej do poziomu porównywalnego z transportem drogowym informuję, że działanie takie wymagałoby zastosowania ulg, o których mowa w art. 34 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2024 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 697), zwanej dalej „u.o.t.k.” a docelowo zwiększenia poziomu dotacji w ramach programu utrzymaniowego¹. Przy porównywalności konkurencyjności transportu drogowego i kolejowego należy, oprócz opłat za dostęp do infrastruktury, brać pod uwagę różny poziom elastyczności wspomnianych gałęzi transportu wobec klienta końcowego. Kolej przykładowo nie jest w stanie konkurować z transportem drogowym np. przy przewozie ładunków drobnicowych w systemie dostawy „Door-to-door”.

W przypadku towarów przewożonych transportem kolejowym, dla którego alternatywą jest transport drogowy, z reguły pierwszy i ostatni etap trasy jest realizowany transportem drogowym. Obie gałęzie transportu rozróżniają także modele finansowania, zasady dostępu do infrastruktury oraz charakterystyka podmiotów nią zarządzających.

Ministerstwo Infrastruktury zdaje sobie sprawę, że na porównywalnej sieci dróg i linii kolejowych (17,8 tys. km dróg zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w stosunku do 18,8 tys. km linii kolejowych zarządzanych i eksploatowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pobierają opłaty za przejazdy po całej sieci kolejowej, natomiast Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad pobiera opłaty jedynie na 5,2 tys. kilometrów dróg, a więc na mniej niż 30% zarządzanych dróg (na większości dróg zatem przejazd jest dla kierowców bezpłatny)².

W kwestii sieci dróg krajowych, zarządzanej przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, zgodnie z przyjętą od 2011 r. tzw. polityką opłatową, wraz z oddawaniem nowych odcinków dróg ekspresowych i autostrad, administracja rządowa dokonuje rozszerzeń sieci dróg płatnych. Przy rozszerzeniach sieci dróg płatnych uwzględniane są drogi o najwyższych parametrach technicznych (autostrady i drogi ekspresowe), najlepiej przystosowane do przenoszenia ciężkiego ruchu tranzytowego oraz zapewniające płynność ruchu znacznych potoków pojazdów, co uzasadnia ich odpłatność. Pozostałe drogi krajowe obejmowane są opłatą elektroniczną w przypadku znacznego ruchu pojazdów ciężkich, który omija główne ciągi autostradowe. Należy jednak zauważyć, iż polityka opłatowa nie zakłada objęcia opłatami całej sieci dróg krajowych, gdyż byłoby to zarówno nieefektywne, jak i nieuzasadnione z punktu widzenia celów gospodarczych oraz społecznych kraju. Przede wszystkim, objęcie wszystkich dróg krajowych opłatami wymagałoby znacznych nakładów inwestycyjnych na obsługę infrastruktury informatycznej, niezbędnej do poboru opłat, co może przewyższyć potencjalne korzyści finansowe. Działanie takie ponadto mogłoby prowadzić do nadmiernego obciążenia użytkowników dróg, w szczególności w regionach o ograniczonym dostępie do alternatywnych tras o wysokich parametrach technicznych. Dlatego też z perspektywy transportu drogowego pełna odpłatność całej sieci drogowej mogłaby prowadzić do zmniejszenia efektywności systemu opłat przez ryzyko przeniesienia ruchu na drogi lokalne i wojewódzkie, które nie są przystosowane do obsługi ciężkiego ruchu tranzytowego.

Należy zwrócić uwagę, że rozwój transportu kolejowego oraz konkurencyjności względem transportu drogowego nie są w bezpośredni sposób powiązane z poziomem opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej (opłaty stanowią ok. kilkunastu procent kosztów operacyjnych przewoźnika kolejowego). Dla przykładu w Republice Federalnej Niemiec

¹ zob. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/nowy-program-utrzymaniowy-na-kolei-do-2028-roku>.

² Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 października 2024 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz.U. 2024 poz. 1574).

zastosowano obniżkę stawki dostępu o 98% w okresie 3 lat, co mimo takich działań nie zwiększyło udziału transportu kolejowego (w masie przewiezionych towarów) w rynku. Potwierdza to, że właściwym kierunkiem jest poszukiwanie innych rozwiązań niż te oparte wyłącznie na modelowaniu kosztów i systemie ulg po stronie transportu kolejowego.

W odniesieniu do postulatu obniżenia kosztów energii trakcyjnej wyjaśniam, że kwestia ta została już wcześniej rozwiązana. W ustawie z dnia 27 października 2022 r. o środkach nadzwyczajnych mających na celu ograniczenie wysokich cen energii elektrycznej oraz wsparciu niektórych odbiorców w 2023 roku (Dz.U. poz. 2243), wsparciem objęte zostały jednostki samorządu terytorialnego oraz spółki w zakresie, w jakim zużywają energię elektryczną na potrzeby wykonywania zadań m.in. z zakresu transportu zbiorowego. Na tej podstawie, w przypadku przewoźników kolejowych, ochroną objęty został transport zbiorowy, za którego organizację odpowiadają jednostki samorządu terytorialnego.

Zgodnie z ustawą, niezależnie od wzrostu cen energii elektrycznej na rynku hurtowym w 2023 r., poszczególni przewoźnicy kolejowi, których dotyczyło wsparcie, rozliczali się za energię elektryczną po cenie maksymalnej w wysokości 785 zł/MWh³. Ponadto kolejne ustawy zmieniające ustawę z dnia 27 października 2022 r. rozszerzyły okres obowiązywania na rok 2024 oraz 2025, jak również obniżyły cenę maksymalną do wysokości 693 zł/MWh⁴.

Ad. 2) W ślad za powyższą informacją w aspekcie obniżenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej oraz postulatem dotyczącym wprowadzenia regulacji wspierających rozwój przewozów kolejowych, szczególnie w zakresie przewozów intermodalnych i masowych, informuję o funkcjonowaniu ulgi⁵ w rozumieniu w art. 34 ust. 2 u.o.t.k. dla przewozów intermodalnych realizowanych na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A..

Transport intermodalny od wielu lat jest wspierany na ww. sieci, poprzez tzw. ulgę intermodalną w wysokości 25% stawki dostępu. W celu dalszej aktywizacji tego rodzaju transportu wprowadzono w 2024 r. dodatkowy komponent 25% obniżenia stawki dostępu dla tzw. „szybkich pociągów intermodalnych”⁶.

Nadmienię, że rozważane są również inne prace, zmierzające do wspierania rozwoju przewozów kolejowych, w tym dotyczące m.in. zmian przepisów, ułatwiających funkcjonowanie bocznic kolejowych, których infrastruktura jest kluczowa przy kolejowym transporcie towarów, w tym przy rozładunku lub przeładunku towarów na terminalach pomiędzy różnymi środkami transportu. Prace te mają również dotyczyć przechodzenia uprawnień, wynikających m.in. z decyzji wydającej świadectwo bezpieczeństwa przy przekształceniu lub zmianie podmiotu czy uproszczeniu procesu wydawania świadectw bezpieczeństwa. Ostateczny kształt kierunków planowanych prac może ulec pewnym modyfikacjom.

Należy także dodać, że w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 rozpoczęto nabór na projekty intermodalne, w ramach których wsparcie może zostać udzielone m.in. na zakup taboru kolejowego, przeznaczonego do transportu intermodalnego, rozbudowę terminalu oraz infrastruktury towarzyszącej i urządzeń przeładunkowych. Budżet programu wynosi 230 mln euro. Dodatkowo Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, również wychodzi naprzeciw potrzebom rozwoju transportu intermodalnego poprzez możliwość wsparcia specjalistycznego taboru, rozbudowy terminali, infrastruktury towarzyszącej w tym bocznic kolejowych

³ zob. <https://www.gov.pl/web/klimat/zbliza-sie-termin-zlozenia-oswiadczenia-uprawnijacego-do-obnizenia-ceny-energii-elektrycznej>.

⁴ Ustawa z dnia 27 listopada 2024 r. o zmianie ustawy o środkach nadzwyczajnych mających na celu ograniczenie wysokości cen energii elektrycznej oraz wsparciu niektórych odbiorców w 2023 roku oraz w 2024 roku oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2024 r. poz. 1831).

⁵ zob. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/ulga-intermodalna>

⁶ Szybki pociąg intermodalny – pociąg towarowy do przewozów jednostek transportu intermodalnego wytrasowany z prędkościami jak dla pociągów pasażerskich zestawianych ze składów wagonowych, z ograniczeniami prędkości maksymalnej do 120 km/h – wagony platformy wykorzystywane do przewozu kontenerów, w zależności od typu, dostosowane są do ruchu z prędkością nie mniejszą niż 100 km/h.

a także urządzeń przeładunkowych. W tym przypadku budżet na wskazane zadania wynosi 781 mln zł⁷.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują ponadto postanowienia decyzji 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”⁸. W latach 2022-2023 zrealizowano trzynastę zadań w zakresie likwidacji „wąskich gardeł” na kwotę 460,5 mln zł, a na lata 2024-2026 zaplanowano projekty inwestycyjne w tym kierunku na prognozowaną kwotę 933 mln zł.

Ad. 3) Mając na względzie zalety ekologiczne i społeczne transportu kolejowego, jak również wysoki stopień elektryfikacji polskiej sieci kolejowej (na poziomie 64,6% w 2023 r.), w kluczowym rządowym dokumencie pt. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, założono wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju, co wiąże się z realizacją działań, podnoszących konkurencyjność kolei w stosunku do innych rodzajów transportu. Zadanie to jest realizowane poprzez inwestycje i zmiany technologiczne oraz organizacyjne. W ich wyniku tworzone są możliwości powiększania podaży konkurencyjnych usług, a także zwiększania stopnia interoperacyjności polskiego systemu transportu kolejowego w ramach systemu transportu kolejowego w Unii Europejskiej.

Wraz z przyjęciem na poziomie unijnym Europejskiego Zielonego Ładu (2019 r.) i realizującej go Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności (2020 r.) podjęto prace nad szeregiem rozwiązań legislacyjnych, mających na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55% do 2030 r. oraz osiągnięcie neutralności klimatycznej Europy do 2050 r. Obejmowały one, w odniesieniu do transportu, w szczególności pakiet "Gotowi na 55" (przepisy dotyczące: rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, norm emisji CO₂ z lekkich pojazdów samochodowych, emisyjności paliw dla lotnictwa i transportu morskiego i objęcia tych gałęzi Europejskim pełnym systemem handlu uprawnieniami do emisji - ETS, utworzenia odrębnego systemu ETS obejmującego m.in. paliwa dla pojazdów drogowych, efektywności energetycznej, transportowych paliw odnawialnych czy zwiększenia opodatkowanie paliw transportowych) oraz późniejsze inicjatywy, jak normy emisji CO₂ z ciężkich pojazdów samochodowych, normy emisji zanieczyszczeń z pojazdów samochodowych Euro 7 czy pakiet dotyczący ekologizacji transportu towarowego.

Jednocześnie informuję, że obecnie w Ministerstwie Infrastruktury trwają prace nad dokumentem „Plan działania na rzecz zrównoważonego transportu w Polsce.”, obejmującym działania leżące w kompetencji ministra właściwego do spraw transportu, które mają na celu uczynienie systemu transportowego bardziej przyjaznym środowisku. Założona wizja docelowego systemu transportu opiera się o integrację międzygałęziową i zrównoważony podział pracy przewozowej, jak i korzystanie z nisko i zeroemisyjnych rozwiązań transportowych. W odniesieniu do transportu pasażerów system ma być zintegrowany, czytelny dla pasażera i atrakcyjny, także z uwagi na bogatą ofertę usług, publiczny transport zbiorowy, oparty o kolej oraz nisko i zeroemisyjne środki transportu, uzupełniony zeroemisyjną mobilnością indywidualną oraz ofertą usług współdzielenia. Natomiast w odniesieniu do transportu towarowego będzie to zintegrowany system transportu intermodalnego, maksymalnie wykorzystujący nisko i zeroemisyjne rozwiązania przewozowe, jak kolej czy transport wodny, oraz nisko i zeroemisyjne środki transportu, wspierane przez inteligentne rozwiązania logistyczne.

⁷ Wsparcie zostanie udzielone na m.in. zakup 200 jednostek taboru kolejowego przeznaczonego do transportu intermodalnego.

⁸ zob. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/decyzja-o-priorytetach-dla-transportu-intermodalnego-w-zakresie-usuwania-waskich-gardel>

Przyjmuje się, że urzeczywistnienie opisanej powyżej wizji, wymagać będzie przede wszystkim adekwatnego i optymalnego (tam gdzie są takie potrzeby) rozwoju infrastruktury kolejowej, przy zwiększonej efektywności inwestycyjnej w obszarze infrastruktury liniowej (poprawie parametrów sieci umożliwiającej zagęszczanie siatki połączeń), jak i punktowej (w tym obiekty przesiadkowe i przeładunkowe w punktach węzłowych). Rozwinięta musi być także oferta rozwiązań wspierających np. skojarzonymi połączeniami autobusowymi czy bezpiecznymi dla ludzi i środowiska rozwiązaniami ostatniej mili, a także infrastrukturą towarzyszącą (np. parkingi przy dworcach, stacjach i przystankach kolejowych).

Elementem spinającym funkcjonalnie będzie stosowne ukształtowanie otoczenia regulacyjnego (np. opłaty i taryfy) przy zachowaniu uczciwej konkurencji oraz zarządzanie przewozami i ruchem, dzięki powszechnemu korzystaniu z usług cyfrowych oferowanych przez inteligentne systemy: transportowe, logistyczne i wsparcia pasażerskiego.

Ad. 4) Zgodnie z art. 10 ust. 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.), minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze konieczność ochrony dróg przed zniszczeniem oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pojazdów osobowych w okresie zwiększonego jego natężenia, może wprowadzić, w drodze rozporządzenia, okresowe ograniczenia ruchu pojazdów na drogach lub zakaz ruchu niektórych rodzajów pojazdów.

Przywołane powyżej upoważnienie daje ministrowi możliwość wprowadzenia dla pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton, w przypadku występowania zwiększonego ruchu pojazdów osobowych, zakazu ich poruszania się po drogach.

W obecnym stanie prawnym obowiązuje, wydane na podstawie powyżej wskazanej delegacji, rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach (Dz. U. 2023 r. poz. 2423), określające okresowe ograniczenia oraz zakaz ruchu pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton, z wyłączeniem autobusów. Okresowe ograniczenia ruchu pojazdów obowiązują poprzez zakaz ich ruchu na obszarze całego kraju w określonych terminach (uwzględniając: dni ustawowo wolne od pracy; okres wakacyjny), w których występuje zwiększone natężenie ruchu pojazdów osobowych.

Zgodnie z §2 rozporządzenia z dnia 31 lipca 2007 r. ograniczenie ruchu ww. pojazdów obowiązuje w dni ustawowo wolne od pracy wskazane w ww. rozporządzeniu (tj. 1 stycznia - Nowy Rok, pierwszy dzień Wielkiej Nocy, drugi dzień Wielkiej Nocy, 1 maja - Święto Państwowe, 3 maja - Święto Narodowe Trzeciego Maja, pierwszy dzień Zielonych Świątek, dzień Bożego Ciała, 15 sierpnia - Wniebowzięcie Najświętszej Maryi Panny, 1 listopada - Wszystkich Świętych, 11 listopada - Narodowe Święto Niepodległości, 25 grudnia - pierwszy dzień Bożego Narodzenia, 26 grudnia - drugi dzień Bożego Narodzenia), w godzinach od 8:00 do godziny 22:00 oraz w dzień poprzedzający dni wolne od pracy w godzinach od 18:00 do 22:00.

Ponadto w okresie letnim obowiązują zakazy ruchu pojazdów od najbliższego piątku po zakończeniu zajęć dydaktyczno-wychowawczych albo w piątek, który kończą się zajęcia dydaktyczno-wychowawcze w szkołach, do ostatniej niedzieli przed rozpoczęciem zajęć dydaktyczno-wychowawczych w szkołach:

- 1) od godz. 18:00 do godz. 22:00 w piątek,
- 2) od godz. 8:00 do godz. 14:00 w sobotę,
- 3) od godz. 8:00 do godz. 22:00 w niedzielę.

Wobec powyższego pojazdy lub zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton, nie mogą wykonywać przejazdów w wyżej wskazanych terminach oraz przedziałach czasowych. Przepisy ww. rozporządzenia z dnia 31 lipca 2007 r. powodują eliminację ruchu pojazdów ciężarowych, w okresach zwiększonego natężenia ruchu pojazdów osobowych, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg.

Ad. 5) Branża transportu drogowego w Polsce funkcjonuje na przejrzystych zasadach rynkowych i nastawiona jest na osiąganie zysku przez indywidualnych przedsiębiorców, którzy nie korzystają z dotacji i pomocy ze środków publicznych. Szeroko rozumiana branża transportu spedycji i logistyki odpowiada za wytwarzanie ok. 7 % polskiego PKB i zatrudnia ok. 1 mln pracowników⁹. W transporcie międzynarodowym polscy przewoźnicy drogowi zajmują wiodącą pozycję w Unii Europejskiej z 25% udziałem w tym rynku. O wysokiej pozycji branży decydują przede wszystkim mali i średni przedsiębiorcy, którzy stanowią ponad 80% wszystkich przedsiębiorców w transporcie drogowym w kraju.

Ministerstwo Infrastruktury podziela postulat konieczności sukcesywnego wyrównywania konkurencyjności międzygałęziowej w przewozach drogowych i kolejowych. Jednocześnie informuję, że 1 listopada 2024 r. doprowadzono do wdrożenia reformy, wymaganej przepisami Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności¹⁰, która polegała na zwiększeniu liczby dróg, na których pobierane są opłaty o ok. 1 600 km. Wprowadzenie opłat na większej liczbie dróg najwyższych klas (autostrady i drogi ekspresowe) pozwoli na lepsze zbilansowanie kosztów dostępu do infrastruktury między przewoźnikami drogowymi a kolejowymi.

Jednocześnie warto podnieść, że corocznie (od trzech lat) waloryzowane są stawki opłat elektronicznej dla pojazdów ciężkich, co w efekcie spowodowało ich wzrost o kilkadziesiąt procent¹¹.

Ponadto w Ministerstwie Infrastruktury prowadzone są prace zmierzające do wdrożenia dyrektywy 2022/362/WE zmieniającej ww. dyrektywę 1999/62/WE¹² w zakresie konieczności uwzględnienia emisji CO₂ jako kryterium wymiaru stawek opłaty drogowej. Wypracowane przepisy spowodują istotne zmiany w ramach taryfikatora opłaty elektronicznej, co w praktyce spowoduje wzrost stawek opłaty dla pojazdów o najwyższych emisjach CO₂, a tym samym spowoduje generalne podwyższenie kosztów transportu drogowego.

Powyższe zagadnienia, tj. rozwój sieci dróg płatnych, urealnienie stawek opłat zgodnie z zasadą „zanieczyszczający/użytkownik płaci” oraz docelowo uwzględnienie w opłatach drogowych standardów emisji CO₂, są zatem aktywnymi działaniami z obszaru polityki transportu drogowego zmierzającymi do płynnego zrównywania konkurencyjności międzygałęziowej w wykonywanej pracy przewozowej.

Ad. 6) Zarówno Ministerstwo Infrastruktury, jak i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie mają bezpośredniego wpływu na wybór sposobu dostaw materiałów przez wykonawców realizujących inwestycje w zakresie linii kolejowych. Niemniej kolej jest głównym środkiem transportu wykorzystywanym w trakcie realizacji inwestycji liniowych w zakresie dostaw tłucznia, szyn, podkładów, rozjazdów, elementów stalowych itp. Transport drogowy

⁹ <https://tbp.org.pl/wp-content/uploads/2023/07/raport-transport-drogowy-w-polsce-2023.pdf>, <https://eff.wprost.pl/11804589/ta-branza-generuje-7-proc-pkb-przelomowy-byl-dla-niej-jeden-moment.html>

¹⁰ W ramach reformy „E2.1 Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego” wyznaczony był kamień milowy: „E16G Ustanowienie obszaru poboru opłat na nowych drogach”.

¹¹ Dnia 4 grudnia 2024 r. Minister Infrastruktury wydał obwieszczenie w tym zakresie, zob. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 października 2024 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz.U. 2024 poz. 1574).

¹² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/362 z dnia 24 lutego 2022 r. w sprawie zmiany dyrektyw 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy.

wykorzystywany jest uzupełniająco, przede wszystkim na krótszych odcinkach i tam, gdzie infrastruktura kolejowa jest niedostępna. W odniesieniu do Centralnego Portu Komunikacyjnego etap realizacji inwestycji to wypracowywanie dokumentacji projektowej, a następnie złożenie wniosków o pozwolenie na budowę. Kolejnym etapem będą prace nad analizą kwestii planowania logistyki z wykorzystaniem transportu kolejowego. Spółka Celowa (Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.) dostrzega szansę w wykorzystaniu kolejowych zasobów przy realizacji robót budowlanych, jak również widzi potrzebę prawidłowego rozłożenia w czasie transportu materiałów budowlanych oraz kruszyw. Niemniej procesy te będą mogły zostać zrealizowane dopiero w momencie uzyskania pozwolenia na budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Ad. 7) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. gromadzą informacje o przewidywanym zapotrzebowaniu na materiały strategiczne i przekazuje takie informacje na spotkaniach z rynkiem producentów, aby rynek był przygotowany na spodziewane zamówienia materiałów ze strony wykonawców robót. Mając na uwadze potrzeby producentów materiałów i komponentów budowlanych, dotyczące konieczności planowania swoich działalności w przyszłych latach, Spółka zadeklarowała informowanie z wyprzedzeniem rynku o przewidywanym zapotrzebowaniu na materiały strategiczne, niezbędne do realizacji inwestycji kolejowych.

POUCZENIE

Stosownie do zapisów art. 10. ust. 1. i 2. u.o.p., petycja powinna być rozpatrzona bez zbędnej zwłoki, jednak nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia jej złożenia. W przypadku, o którym mowa w art. 6 oraz art. 7. ust. 2. u.o.p., termin rozpatrzenia petycji liczy się odpowiednio od dnia otrzymania petycji przez właściwy podmiot albo od dnia uzupełnienia lub wyjaśnienia treści petycji, tj. od 20 listopada 2024 r., stanowiącego datę złożenia petycji do Ministra Infrastruktury.

Zgodnie z art. 13 ust. 2. u.o.p, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Łączę wyraz szacunku,
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
Dokument podpisany elektronicznie.

Załącznik:

- 1) Informacja na temat przetwarzania danych osobowych.

INFORMACJA NA TEMAT PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Pana danych osobowych jest Minister Infrastruktury z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia petycji na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 572);
- 3) podstawą przetwarzania Pana danych osobowych jest konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. W przypadku wyrażenia przez Pana zgody na udostępnienie imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, podstawą prawną przetwarzania jest udzielona zgoda;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpoznania zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach;
- 6) posiada Pan prawo do:
 - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania;
 - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze danych;
 - cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, co jednak nie będzie miało wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem;
 - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Pana dane osobowe w zakresie rozpatrywania petycji będą przechowywane przez Administratora danych przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164), po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl. Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Pana danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	1598491.8110197.6144592
Nazwa dokumentu	Projekt zawiadomienia o sposobie załatwienia petycji.pdf
Tytuł dokumentu	Projekt zawiadomienia o sposobie załatwienia petycji
Sygnatura dokumentu	DTK-9.0530.1.2024
Data dokumentu	03.02.2025
Skrót dokumentu	5B9B25ACC1B67589F83B0C1D9099FD4356148396
Wersja dokumentu	1.54
Data podpisu	03.02.2025 19:42:57
Podpisane przez	PIOTR MALEPSZAK Podsekretarz Stanu
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego

EZD 3.126.31.31.

Data wydruku: 04.02.2025