



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.0530.1.2025

Warszawa, 05 sierpnia 2025

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (tj. Dz.U. 2018 poz. 870, z późn. zm.), po rozpatrzeniu petycji z 24 kwietnia 2025 r. w sprawie obniżenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, tak aby były one wyrównane z transportem drogowym, przedstawiam stosowne informacje w przedmiotowej sprawie.

Podstawowe ramy kształtowania opłat za dostęp do infrastruktury ustanawia dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. W prawie krajowym, zasady dotyczące obliczania poziomu stawek dostępu zostały ujęte w ustawie z dnia 28 marca 2003 r., o transporcie kolejowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r., w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Zasady te przewidują, że od przewoźników mogą być pobierane opłaty tylko w wysokości odpowiadającej kosztom bezpośrednim związanym z przejazdem pociągu.

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). W ostatnich 20 latach koszty dostępu do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe w istotny sposób spadły. Ponadto według dostępnych informacji, publikowanych przez UTK, w 2018 r. koszty dostępu do infrastruktury stanowiły ok.:

- 16 % kosztów działalności operacyjnej przewoźników towarowych;
- 18 % kosztów działalności operacyjnej przewoźników pasażerskich.

Natomiast w 2024 r. udział w ogólnej strukturze kosztów wynosił

- 8,0 % dla przewoźników towarowych (spadek wobec 10,6% w 2023 r. spowodowany wysokim odpisem kosztów amortyzacji w PKP CARGO);
- 11,2 % dla przewoźników pasażerskich.

Procentowy udział kosztów dostępu do infrastruktury w ogóle kosztów przewoźników spadł, głównie w wyniku wzrostu pozostałych kosztów przewoźników. Wysokość średniej

stawki dla wszystkich pociągów w ostatnich latach pozostała na stałym, niskim poziomie pomimo rosnących kosztów stałych zarządcy oraz rosnącej inflacji.

Na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat, średnia stawka jednostkowa (zł/poekm) nieznacznie ulegała drobnym zmianom. Najwyższe średnie sieciowe stawki dla wszystkich rodzajów pociągów wystąpiły w rozkładzie jazdy 2015/2016 (9,11). Od tego momentu stawki uległy lekkim obniżkom lub pozostawały na jednym poziomie.

Z dostępnych najnowszych danych dla rozkładu jazdy 2023/2024 wynika, że stawka dla pociągów pasażerskich wyniosła średnio 6,31; średnia stawka dla pociągów towarowych wyniosła 12,77; a średnia stawka dla wszystkich rodzajów pociągów osiągnęła poziom 8,32 (dla porównania w rozkładzie jazdy 2012/2013 średnia stawka dla pociągów pasażerskich wyniosła 7,28, średnia stawka dla pociągów towarowych 17,9, a średnia sieciowa dla wszystkich rodzajów pociągów 8,92). Należy przy tym podkreślić rosnący wzrost kosztów działalności operacyjnej zarządcy infrastruktury, na które mają wpływ wzrosty cen energii, usług i kosztów pracowniczych.

Na utrzymujące się niskie wysokości stawek dostępu do infrastruktury kolejowej wpływają ulgi stosowane dla wybranych kategorii przewozów. W ramach Umowy z dnia 28 grudnia 2023 r. zawartej z PKP PLK S.A. na realizację programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku” przewidziano tzw. ulgę intermodalną. Jest to ulga w opłacie za przejazd pociągu, udzielana przewoźnikom kolejowym przez zarządcę infrastruktury kolejowej, w odniesieniu do pociągów realizujących przewozy intermodalne.

Ulga intermodalna wynosi 25% wartości opłaty podstawowej za zrealizowany przejazd. Dodatkowo w 2024 roku wprowadzono możliwość udzielania Dodatkowej Ulgi Intermodalnej w odniesieniu do Szybkich Pociągów Intermodalnych. Wysokość Dodatkowej Ulgi Intermodalnej to 25% wartości opłaty podstawowej. Ulga Intermodalna i Dodatkowa Ulga Intermodalna sumują się i mogą wynieść łącznie 50%.

Ministerstwo Infrastruktury podziela postulat konieczności skutecznego wyrównywania konkurencyjności międzygałęziowej w przewozach drogowych i kolejowych. Informuję, że 1 listopada 2024 r. doprowadzono do wdrożenia reformy, wymaganej przepisami Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO), 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 opłaty elektronicznej dla pojazdów ciężkich, co w efekcie spowodowało ich wzrost o kilkadziesiąt procent. Ponadto w Ministerstwie Infrastruktury prowadzone są prace zmierzające do wdrożenia dyrektywy 2022/362/WE zmieniającej 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. utrzymywanie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej na stabilnym poziomie, stosowanie ulg dla transportu intermodalnego, rozszerzenie 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 transportowej Państwa zmierzającymi do płynnego zrównywania konkurencyjności międzygałęziowej w wykonywanej pracy przewozowej.

W związku z powyższym, na chwilę obecną brak jest podstaw do realizacji postulatu zawartego w petycji.

POUCZENIE

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

Z poważaniem

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Tomasz Warsza

Załącznik:

- Informacja na temat przetwarzania danych osobowych.