

Prezes Izby*Marita Szustak***Wiceprezesi Izby***Przemysław Korwiel**Piotr Macioszek**Wiesław Nowak***Członkowie Zarządu***Wojciech Jurkiewicz**Ryszard Leszczyński**Henryk Pińkowski*

Warszawa, 2 kwietnia 2021 r.

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego*IGTL/2/3/7/MG/2021***Pani****Małgorzata Jarosińska – Jedynak****Sekretarz Stanu****Ministerstwo Funduszy****i Polityki Regionalnej**

Szanowna Pani Minister,

w związku z trwającymi konsultacjami publicznymi Krajowego Planu Odbudowy Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, jako organizacja zrzeszająca zarówno przewoźników pasażerskich i towarowych, podmioty utrzymujące i dysponujące taborem kolejowym, jak i wykonawców inwestycji infrastrukturalnych oraz producentów materiałów i urządzeń, zgłasza następujące uwagi.

Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność” w naszej opinii powinien w większym stopniu opierać się na systemowych reformach w zakresie promowania transportu kolejowego, jako gałęzi dalece bardziej zrównoważonej od np. transportu drogowego.

Po pierwsze kluczowym elementem osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonego transportu jest przejmowanie przez kolej znaczących wolumenów towarów, w szczególności z przewozów drogowych na dalekich dystansach. KPO w żaden sposób nie odnosi się do całkowitego braku równowagi w poziomie opłat za dostęp do infrastruktury oraz skali objęcia sieci opłatami. Obecnie, pomimo deklaracji na poziomie strategicznym o wsparciu dla kolei, mamy do czynienia z sytuacją objęcia opłatami całej sieci kolejowej, przy bardzo małej części sieci drogowej (ograniczenie wyłącznie do autostrad, dróg ekspresowych i części dróg krajowych). Co więcej przewoźnicy kolejni ponoszą dodatkowe koszty związane z manewrami, postojami, itd., a kalkulacja stawki zakłada zbilansowanie zarządcy infrastruktury, w tym kosztów, które nie zmniejszają się wraz ze spadkiem pracy eksploatacyjnej. Faktyczny poziom kosztów dostępu do infrastruktury jest od lat wskazywany jako jedna z najważniejszych barier wzrostu udziału kolei w przewozach ładunków. Irracjonalne jest zakładanie, że przy takiej

dysproporcji możliwe będzie zrealizowanie deklarowanych celów zrównoważonego transportu. Postulujemy, aby zostały z jednej strony stworzone zostały stabilne mechanizmy dofinansowania zarządcy infrastruktury, co pozwoli na radykalną obniżkę stawek dostępu. Jednocześnie konieczne jest znaczące rozszerzenie opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej, przy jednoczesnym ustaleniu stawek w oparciu o rzeczywistą presję środowiskową, jaką generuje transport drogowy.

Drugim istotnym mankamentem KPO w zakresie kolejowego transportu towarów jest zupełne zignorowanie wsparcia działań obejmujących modernizację/wymianę taboru. Inwestycje w tabor trakcyjny oraz wagony są kapitałochłonne i przy działalności o niskiej marży bardzo trudne do realizacji przez przedsiębiorstwa prywatne. Działania w zakresie dofinansowania taboru do przewozów intermodalnych, czyli najdynamiczniej rozwijającego się segmentu, to oczywiście kierunek słuszny, ale niewystarczający. Aby osiągnąć znaczące przesunięcie w podziale międzygałęziowym w transporcie towarowym konieczne jest stworzenie programów umożliwiających finansowanie inwestycji również w odniesieniu do wagonów uniwersalnych i cystern. Przy czym takie programy pomocy publicznej powinny być skierowane do wszystkich podmiotów na równych zasadach, aby nie zaburzać konkurencji na rynku.

Jeżeli chodzi o inwestycje w modernizację linii kolejowych KPO wskazuje pewien zakres i poziom finansowania, ale w żaden sposób nie odnosi się do jakichkolwiek reform systemowych. W naszej opinii KPO może być szansą na wprowadzenie zmian, które przyczyniłyby się do zwiększenia w przyszłości skali, ale przede wszystkim do zapewnienia stabilności poziomu inwestycji. Konieczne jest podjęcie działań redukujących „falowanie” ilości i wartości zamówień, w szczególności w związku z kończeniem się kolejnych unijnych perspektyw finansowych. Taka niestabilność na rynku uniemożliwia polskim przedsiębiorcom budowanie potencjału, inwestycje, czy rozwój oraz innowacje. Konieczne jest zbudowanie stabilnych źródeł finansowania inwestycji, np. w oparciu o Fundusz Kolejowy, który uzyskałby stałe wpływy np. z opłat za dostęp do infrastruktury, czy refundacji unijnych, stanowiące podstawę do uzyskania środków dłużnych służących prefinansowaniu inwestycji.

Uprzejmie proszę o wzięcie pod uwagę powyższych postulatów w pracach nad ostatecznym kształtem KPO.

Z wyrazami szacunku

