



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BM-1.054.17.2024
Warszawa, 17 sierpnia 2024

Pan
Szymona Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 3541 Poseł na Sejm RP Pani Henryki Krzywonos – Strycharskiej z dnia 1 lipca br. w sprawie tranzytu żywności, uprzejmie przekazuję następujące informacje w zakresie poniższych pytań sformułowanych w interpelacji.

Ad. 1. Jakie konkretne kroki podejmuje Ministerstwo Infrastruktury w celu zapewnienia sprawnej infrastruktury transportowej dla tranzytu żywności zza wschodniej granicy?

Od momentu napaści Rosji na Ukrainę oraz wprowadzenia unijnych sankcji na Rosję i Białoruś nastąpił intensywny wzrost kolejowych przewozów towarowych przez polsko-ukraińskie kolejowe przejścia graniczne (KPG). Ministerstwo Infrastruktury i nadzorowane spółki kolejowe aktywnie włączają się w procesy optymalizacji procesów przewozowych z/do Ukrainy (m.in. przekierowanie nadwyżek potencjału przewozowego na kierunek z/do UA, bieżące analizowanie sytuacji eksploatacyjnej pod kątem nowych wyzwań i potrzeb). Na Linii Hutniczej-Szerokotorowej – LHS (linia kolejowa nr 65) następuje stałe dostosowywanie stanu infrastruktury do aktualnych potrzeb przewozowych. Na linii tej realizowane są obecnie projekty infrastrukturalne rozpoczęte w roku 2018 czyli jeszcze przed wybuchem wojny na Ukrainie, które mają na celu przede wszystkim zwiększenie przepustowości linii 65 oraz zabezpieczenie jej infrastruktury logistycznej na potrzeby różnych rodzajów ładunków, w tym żywności.

Ponadto podejmowane są wzdłuż LHS działania, inwestycyjne i organizacyjne, które powinny pozwolić na dalsze rozwinięcie zdolności transportowo-logistycznych. M.in. ostatnio znacząco zwiększono potencjał przeładunkowy stacji zlokalizowanych na linii LHS. W pełnym wymiarze pracuje najnowsza stacja Zamość Majdan obsługująca przeładunki m.in. art. rolnych (olej) i dysponująca również placem składowym. Trwa również rozbudowa stacji Zamość Bortatycze o dodatkowe tory wyciągowe, modernizowane są place składowe na terenie ww. stacji. Trwa również modernizacja terminalu LHS w Szczepieszynie.

Spółki z Grupy PKP ściśle współpracują z kolejami ukraińskimi (UZ) w zakresie planowania i przekazywania uzgodnionych ładunków).

Ministerstwo Infrastruktury realizuje kompleksowy program rozwoju infrastruktury drogowej, którego celem jest wsparcie zrównoważonego i równomiernego rozwoju kraju. W ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do roku 2030 (z perspektywą

do roku 2033) realizowana jest budowa dróg ekspresowych S12 Piaski – Dorohusk oraz S17 Piaski - Hrebenne.

Dla trzech z czterech odcinków realizacyjnych ciągu S12 Piaski – Dorohusk podpisano w roku 2023 umowy z wykonawcami w formule „Projektuj i Buduj”. Realizacja tych odcinków planowo zakończy się w 2027 roku. Realizacja ostatniego odcinka jest opóźniona z powodu konieczności uzyskania nowej decyzji środowiskowej. W roku 2025 planowo zakończy się budowa obwodnicy Chełma, również w ciągu drogi S12.

Umowy z wykonawcami trzech z ośmiu odcinków realizacyjnych ciągu S17 Piaski – Hrebenne zostały podpisane w 2022 roku. Zakończenie budowy tych odcinków zaplanowane jest na 2026 rok. W roku bieżącym zaplanowane jest podpisanie umów z wykonawcami kolejnych trzech odcinków. Dla pozostałych dwóch odcinków trwa procedura uzyskania decyzji środowiskowej. W roku 2023 oddano do użytku drugą jezdnię obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego, również w ciągu drogi S17.

Ponadto, Departament Transportu Drogowego w MI uczestniczy w spotkaniach pod auspicjami Komisji Europejskiej w zakresie szlaków transportowych. Podczas tych spotkań monitorowane są drogi wywozu ładunków, w szczególności zboża z Ukrainy, a także identyfikowane są wszelkie tzw. „wąskie gardła” w tym procesie.

2. Czy planowane są inwestycje w rozwój dróg, terminali i infrastruktury portowej, mające na celu ułatwienie przepływu importowanej żywności?

Konieczne jest wypracowanie długofalowej strategii w zakresie budowy terminali, a także wykorzystania już wdrażanych działań (np. analiza PWC na wspólne zlecenie PKP S.A., PKP CARGO, PKP PLK i Zarządu Portu Gdynia w zakresie optymalnej lokalizacji terminali na nieruchomościach własności PKP S.A., w tym koncepcji *Extended Port Gateway - EPG*). Zainicjowane zostały rozmowy w zakresie budowy terminala w Chełmie, który mógłby również być wykorzystany na potrzeby tranzytu żywności do polskich portów w modelu EPG.

Spółki kolejowe nadzorowane przez Ministerstwo Infrastruktury monitorują na bieżąco dynamikę rozmiaru i rozptyłu potoków towarowych w kontekście dostępnej przepustowości polsko-ukraińskich przejść granicznych i zdolności przerobczych granicznych i portowych terminali przeładunkowych w portach RP. Ponadto monitorowane są informacje nt. inwestycji w graniczną infrastrukturę przeładunkową po stronie ukraińskiej oraz nt. dostępności i bezpieczeństwa ukraińskich portów Morza Czarnego – oba te czynniki wpływają na decyzje inwestycyjne w polską, kolejową i około kolejową infrastrukturę logistyczną.

Jesienią 2023 r. do użytku oddano Terminal Przeładunkowy LHS z placem składowym w Woli Baranowskiej dedykowany do obsługi przeładunków kontenerów i naczep intermodalnych. W stacji Sławków LHS poszerzana jest infrastruktura dla przeładunku i składowania kontenerów. Linia LHS posiada możliwości w zakresie organizacji transportu zboża z Ukrainy przez kolejowe przejście graniczne (KPG) Izow – Hrubieszów z przeznaczeniem do polskich portów morskich oraz do Niemiec. Obecnie na KPG Izow – Hrubieszów są możliwości do przyjęcia dodatkowych dwóch pociągów dobowo ze zbożem (tj. dobowo ok. 5 500 ton / miesięcznie ok. 165 000 ton). Najlepsze warunki do przeładunku zbóż są obecnie na stacji Szczepieszyn LHS, gdzie zlokalizowany jest Terminal Przeładunkowy PKP LHS wyspecjalizowany w przeładunkach towarów

zbożowych i wyposażony w odpowiednią infrastrukturę. Na tym terminalu istnieje również możliwość czasowego składowania towaru w 8 silosach zbożowych (w tym 4 dobudowane w 2023 roku) co może zapewnić płynność obsługi.

Zarządy polskich portów morskich oraz działający w portach operatorzy przeładunkowi stale realizują działania, w tym te o charakterze *stricte* inwestycyjnym, które mają na celu dodatkowe wzmocnienie potencjału polskich struktur portowych.

Do najważniejszych zaplanowanych inwestycji związanych z obsługą produktów „agro” w Porcie Gdańsk należą:

i. Przygotowanie infrastruktury portowej gwarantującej odpowiedni poziom organizacji operacji logistycznych związanych z dowozem, badaniami oraz załadunkiem zboża na statki – planowane jest wykonanie utwardzenia terenu dla miejsc odstawczych aut ciężarowych przy ul. Śnieżnej i Handlowej,

ii. Pogłębienie nabrzeża Zakrętu Pięciu Gwizdków – pogłębienie ma na celu zwiększenie zanurzenia statków, co spowoduje możliwość załadunku większe ilości zboża przez spółkę Magrol,

iii. Przebudowa nabrzeża Szczecińskiego – celem inwestycji jest umożliwienie cumowania przy nabrzeżu większych statków oraz ujednoczenie linii odbojowej w stosunku do sąsiedniego odcinka nabrzeża, co zwiększy możliwości operacyjne wzdłuż nabrzeża.

Istotnymi są także inwestycje w obszarze przeładunków „agro”, dokonane przez operatorów w gdańskim porcie, tj. zakup taśmociągu mobilnego do załadunku na burtę statku, zakup specjalistycznych urządzeń umożliwiających przyjęcie oraz rozładunek kontenerów z produktami zbożowymi, budowa hal namiotowych do składowania zbóż i innych produktów rolnych.

W Porcie Gdynia obecnie realizowane są następujące inwestycje w zakresie obsługi produktów typu „agro”:

i. Budowa nowego magazynu do składowania zboża na terminalu HES (inwestycja w trakcie realizacji),

ii. Modernizacja nabrzeża Indyjskiego przy terminalu Mondry w ramach pogłębienia portu, co umożliwi przyjmowanie statków klasy Baltimax,

iii. Rozbudowa terminala intermodalnego w zachodniej części portu,

iv. Budowa zsydni kolejowych i magazynów (silosów) na terminalu OT Port Gdynia, które umożliwią rozładunek wagonów kolejowych na nabrzeżach, na których operuje terminal OTPG.

Planowana jest także budowa zsydni kolejowych i magazynów (silosów) na terminalu OT Port Gdynia, które umożliwią rozładunek wagonów kolejowych na nabrzeżach, na których operuje terminal OTPG.

Do najważniejszych inwestycji w Portach Szczecin i Świnoujście obecnie realizowanych należą m.in.:

i. Poprawa dostępu od strony wody dzięki inwestycji polegającej na pogłębieniu i poszerzeniu toru dostępowego do portu w Szczecinie.

Obecna głębokość toru to 12,5 m, co pozwala na obsługę statków o zanurzeniu do 11 m (wcześniej było to 9,15 m). Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. prowadzi obecnie prace mające na celu pogłębienie basenów portowych i dostosowanie ich do głębokości toru wodnego. Prowadzone są prace w rejonie przeładunków masowych („Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego”) i drobnicowych („Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”). Przewidywane zakończenie prac to druga połowa 2025 r. Jedno z nabrzeży w rejonie przeładunków masowych – nb. Chorzowskie będzie mogło przyjmować statki o zanurzeniu do 11 m już pod koniec 2024 roku. Jednak co najważniejsze z punktu widzenia przeładunków „agro”, to pogłębienie basenu przy nabrzeżu Zbożowym do głębokości 12,5 m („Dostosowanie nabrzeża Zbożowego w porcie w Szczecinie do głębokości 12,5 m”). Nabrzeże to obsługuje największy elewator zbożowy Szczecin Bulk Terminal.

Przewidywane zakończenie inwestycji wraz z odbiorami – koniec I kw. 2025 r.

ii. Działania podjęte przez operatorów portowych w celu zwiększenia zdolności przeładunkowej zbóż i towarów „agro” masowych.

Spółka OT Port Świnoujście prowadzi zaawansowane prace, które polegają na połączeniu technologicznym istniejących magazynów płaskiego składowania z głębokowodnym nabrzeżem Chemików w porcie wewnętrznym w Świnoujściu, mogącym obsługiwać jednostki masowe i typu post-panamax o nośności DWT 80- 100 tys. ton. Zakłada się instalacje urządzeń załadunkowych, tzw. „shiploaderów”, oraz montaż niezbędnych urządzeń transportowych, tj. np. wag dozujących, wież przesypowych itp. Wykonanie zaplanowanych działań pozwoli na zwiększenie zdolności przeładunkowej z 300 ton do 1200 ton na godzinę, czyli do 20 000 ton na dobę – co pozwoli na zwiększenie potencjału terminala (jeżeli chodzi o przeładunki zbóż – do 2 mln ton rocznie). Spodziewane zakończenie projektu- lipiec 2025 r.

Ministerstwo Infrastruktury systematycznie prowadzi prace nad poprawą dostępu drogowego do portów morskich. W roku bieżącym planowane jest zakończenie budowy drogi ekspresowej S3 Troszyn – Świnoujście, która zapewni wysokoprzepustowe połączenie drogowe do portu w Świnoujściu. Trwa realizacja całego ciągu drogi ekspresowej S6 Szczecin – Gdańsk wraz Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej. W celu poprawy dostępu drogowego do portu w Gdyni trwa projektowanie tzw. Drogi Czerwonej, mającej zapewnić wysokoprzepustowe połączenie portu z drogą ekspresową S7.

Również należy podkreślić, że już w połowie 2022 roku, w związku z utworzeniem korytarzy solidarnościowych, na granicy polsko-ukraińskiej dokonano zmian pod kątem ułatwień w odprawie towarów, przede wszystkim żywności.

W drogowym przejściu granicznym w Dorohusku uruchomiono dodatkowe pasy odpraw dla pojazdów ciężarowych, a także pasy przeznaczone dla ruchu pustych pojazdów ciężarowych.

W Korczowej zrealizowany został postulat przewoźników drogowych w postaci oddzielenia ruchu osobowego od towarowego. Ruch osobowy, w tym odprawa autobusów, został skierowany na część autostradową przejścia granicznego, gdzie przy pomocy strony polskiej przygotowano punkty odpraw dla strony ukraińskiej. Ruch towarowy odbywa się w dotychczasowej części przejścia. Zmiany pozwoliły na utworzenie dodatkowych pasów odpraw dla ruchu ciężarowego.

3. *W jaki sposób Ministerstwo Infrastruktury współpracuje z innymi resortami oraz międzynarodowymi organizacjami w celu poprawy efektywności i bezpieczeństwa tranzytu żywności?*

Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury oraz polskich spółek kolejowych regularnie uczestniczą w spotkaniach Polskiego Korytarza oraz Korytarza Bałtyckiego Szlaków Solidarności (*Solidarity Lanes*) UE-Ukraina organizowanych przez Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE) Komisji Europejskiej. Podczas tych spotkań omawiane są możliwe do podjęcia krótkoterminowe i długoterminowe działania mające na celu usprawnienie szlaków przewozu zboża i produktów przemysłowych z/do Ukrainy (zarówno import z UA jak i tranzyt produktów rolnych oraz eksport do UA produktów przemysłowych). W dniach 24-27 czerwca br. przedstawiciele Komisji Europejskiej w ramach wizyty w Polsce spotkali się z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury oraz polskich spółek kolejowych, a także uczestniczyli w wizytach na kolejowych i drogowych przejściach granicznych z Ukrainą oraz warsztatach podsumowujących zorganizowanych w Dorohusku. Ponadto przedstawiciele MI uczestniczą w pracach *Zespołu ds. Zintegrowanego Zarządzania Granicą Państwową* organizowanego cyklicznie przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, a także w pracach *Grupy Roboczej ds. finansowania oraz koordynacji działań inwestycyjnych podejmowanych w kolejowych przejściach granicznych*. Dodatkowym forum, w którym uczestniczy MI jest *Komisja ds. Przejść Granicznych i Infrastruktury* działająca w ramach Polsko-Ukraińskiej Międzyrządowej Rady Koordynacyjnej ds. Współpracy Międzyregionalnej (również organizowana przez MSWiA). W ww. gremiach uczestniczą m.in. przedstawiciele granicznych i celnych służb kontrolnych (KAS, SG, GIW, PIORIN). Uzgodnienia podejmowane podczas ww. spotkań mają na celu optymalizację procesów granicznych w międzynarodowym przewozie towarów z/do Ukrainy.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez MSWiA, *Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji zapewnia obsługę merytoryczną i organizacyjno-techniczną Zespołu do Spraw Zintegrowanego Zarządzania Granicą Państwową* powołanego zarządzeniem nr 85 Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 czerwca 2020r oku w sprawie utworzenia Zespołu do spraw Zintegrowanego Zarządzania Granicą Państwową (M.P. z 2022 r. poz. 1122). Przewodniczącym Zespołu jest minister właściwy do spraw wewnętrznych. Natomiast członkami Zespołu są przedstawiciele właściwych ze względu na zarządzanie granicą ministrów w randze sekretarza lub podsekretarza stanu oraz kierownicy organów centralnych.

Do zadań Zespołu należy m. in proponowanie oraz opiniowanie działań mających na celu usprawnienie przekraczania granicy państwowej przez osoby, towary i środki transportu. Podczas V posiedzenia Zespołu, które odbyło się 29 stycznia 2024 roku w trakcie omawiania informacji na temat protestu polskich przewoźników przed polsko-ukraińskimi przejściami granicznymi, Pan Michał Kołodziejczyk, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi, zobowiązał się do opracowania wniosków dotyczących trybu kontroli granicznej produktów rolnych.

Spółki kolejowe przygotowują informacje nt. wolumenu zboża przyjmowanego od Kolei Ukraińskich (UZ) oraz raportują do MI wszelkie kwestie problematyczne we współpracy z UZ i na polsko-ukraińskich kolejowych przejściach granicznych. Ponadto podtrzymywana

jest bieżąca współpraca z ukraińskimi instytucjami odpowiedzialnymi za transport kolejowy.

Ministerstwo Infrastruktury sprawuje funkcję punktu kontaktowego ds. korytarzy solidarnościowych, wyznaczonych w ramach inicjatywy korytarzy solidarnościowych funkcjonujących w oparciu o COM (2022) 217: KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW *Plan działań na rzecz korytarzy solidarnościowych między UE z Ukrainą ułatwiających wywóz produktów rolnych z Ukrainy i handel dwustronny między Ukrainą a UE*. MI reprezentuje stronę polską podczas cyklicznych spotkań Komisji Europejskiej z państwami członkowskimi w ramach sieci punktów kontaktowych oraz koordynuje udział strony polskiej w spotkaniach tzw. Korytarza polskiego. Celem tych spotkań jest wymiana informacji, a w szczególności identyfikacja trudności w wykonywaniu transportu i w kolejnym kroku próby ich rozwiązania przez właściwe służby.

Jednocześnie należy wskazać, że MI prowadzi w przedmiotowym obszarze intensywną międzynarodową współpracę bilateralną i multilateralną, skutkującą licznymi spotkaniami na szczeblu kierownictwa MI oraz roboczym.

W ramach powyższej współpracy, odbyły się spotkania delegacji MI z przedstawicielami amerykańskiej Agencji ds. Rozwoju Międzynarodowego (U.S. Agency For International Development, USAID), w trakcie których omawiano zadania realizowane przez USAID w zakresie pomocy dla Ukrainy, szczególnie w odniesieniu do przejść granicznych i analiz dotyczących rozbudowy kolei, a tym budowy korytarza kolejowego o europejskim rozstawie szyn 1435 mm na trasie Medyka- Lwów.

We współpracy z innymi polskimi ministerstwami i agendami rządowymi, zapewniona została całodobowa praca oraz wzmocnienia kadrowe dla wszystkich inspekcji granicznych. Ponadto zorganizowany został porządek publiczny w kolejkach samochodów ciężarowych oczekujących na granicach oraz usystematyzowane zostało odprawianie samochodów ciężarowych.

Ministerstwo Infrastruktury współpracuje także z Ministerstwem Finansów i podległymi służbami: Strażą Graniczną oraz Krajową Administracją Skarbową. W oparciu o informacje ze strony przewoźników drogowych przedstawiamy właściwym służbom problemy naszych przedsiębiorców z wnioskami o poprawę sytuacji, szczególnie w przejściach granicznych położonych na głównych szlakach komunikacyjnych (przejścia graniczne Dorohusk, Hrebenne, Korczowa, Medyka).

4. Czy rozważane są działania mające na celu usprawnienie procedur celnych i inspekcji na granicach w celu przyspieszenia i zabezpieczenia przepływu żywności?

Kwestie kontroli celnej i kontroli granicznej leżą odpowiednio w gestii Ministerstwa Finansów (Krajowa Administracja Skarbowa) i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji (Służba Graniczna). Ze swojej strony Ministerstwo Infrastruktury sygnalizuje ww. resortom potrzebę optymalizacji pracy służb kontrolnych na granicy polsko-ukraińskiej.

Poniżej przedstawiam stanowisko Ministra Zdrowia odnośnie pytania nr 3 i 4 zawartego w przedmiotowej interpelacji.

Organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej (PIS) zgodnie z kompetencjami przeprowadzają, na podstawie art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 roku o bezpieczeństwie żywności i żywienia (Dz. U. z 2023 poz. 1448), graniczne kontrole sanitarne żywności pochodzenia niezwierzęcego oraz materiałów i wyrobów przeznaczonych do kontaktu z żywnością przywożonych z państw trzecich i wprowadzanych do obrotu w Polsce.

Należy zaznaczyć, że towary importowane do Polski, w zależności od ich przeznaczenia (cele paszowe/do siewu/techniczne), są kontrolowane także przez inne inspekcje w zależności od zakresu ich kompetencji. Graniczne kontrole sanitarne towarów odbywają się rutynowo i są przeprowadzane na przejściach granicznych przez państwowych granicznych inspektorów sanitarnych oraz w miejscach przeznaczenia towarów, siedzibie importera albo odbiorcy towarów przez państwowych powiatowych lub państwowych granicznych inspektorów sanitarnych, w odniesieniu do towarów zgłaszanych przez importerów na bieżąco do takiej kontroli – na podstawie oceny ryzyka, dostępności towarów oraz przepisów krajowych i unijnych.

W przypadku, gdy produkty pochodzenia niezwierzęcego przekazywane są w tranzycie do państw trzecich lub innego państwa członkowskiego przez terytorium Polski, nie podlegają granicznej kontroli sanitarnej przez organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej w przejściu granicznym. Dotyczy to m. in. Towarów wymienionych w załączniku do rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 8 grudnia 2011 r. w sprawie wykazu towarów, które podlegają granicznej kontroli sanitarnej (Dz. U. z 2011 poz. 1612).

Graniczną kontrolą sanitarną mogą być objęte również towary niewymienione w ww. wykazie w przypadku podejrzenia lub stwierdzenia, że towar nie spełnia wymagań zdrowotnych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającego wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz. Urz. UE L218 z 13.08.2008, str. 30).

Ponadto rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 15 września 2023 r. w sprawie zakazu przywozu z Ukrainy produktów rolnych (Dz. U. z 2023, poz. 1898) wprowadza bezterminowy zakaz przywozu do Polski określonych produktów pochodzących z Ukrainy m. in. niektórych rodzajów zbóż, nasion oleistych, śrut czy makuch. Szczegółowy zakres towarowy objęty zakazem określa załącznik do ww. rozporządzenia. Powyższy zakaz nie dotyczy tranzytu zewnętrznego, o którym mowa w art. 226 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny oraz wspólnej procedury tranzytowej – pod warunkiem, że tranzyt ma się zakończyć w portach morskich w Gdańsku, Gdyni, Świnoujściu, Szczecinie, Kołobrzegu lub poza terytorium Polski.

Ponadto przesyłki żywności pochodzenia niezwierzęcego, które nie będą w Polsce wprowadzane do obrotu i są przeznaczone do dalszego transportu, są objęte przez organy celne procedurą tranzytu i skierowane pod dozorem celnym do miejsca przeładunku w celu transportu i dalszego wywozu poza granice Polski. Wówczas ww. towary mogą przejechać przez dowolne przejście graniczne w Polsce, a o ewentualnej kontroli towaru może zdecydować właściwy organ kontroli w państwie docelowym importu. Powyższe rozwiązanie stosowane jest przez organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej od lat.

Podkreślenia wymaga, że powyższa procedura tranzytu nie będzie miała również zastosowania w przypadku przesyłek produktów objętych obowiązującymi wprost przepisami unijnymi określającymi szczególne warunki przywozu. Przesyłki produktów wymienionych w tych przepisach są kontrolowane przy przywozie w wyznaczonych punktach kontroli granicznej (BCP) w przejściach granicznych na granicy zewnętrznej UE. Kontrole te są rejestrowane w systemie TRACES-NT, którego administratorem jest Komisja Europejska.

Od czasu zmiany sytuacji na Ukrainie nie zmieniły się zasady i zakres kontroli granicznych przeprowadzanych przez organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej (PIS), jednakże podjęte zostały działania organizacyjne w celu skrócenia czasu kontroli w przejściach granicznych przy jednoczesnym zabezpieczeniu interesu konsumenta na takim samym poziomie jak uprzednio. Podejmowane działania związane z elastycznością w kontroli granicznej mają na celu poprawę płynności przepływu towarów na przejściach granicznych zaś priorytetem jest realizacja kontroli granicznej opartej na ocenie ryzyka.

Podkreślenia wymaga, że organy granicznej Inspekcji – w odróżnieniu od innych służb – pracują w systemie 24/7, również w dni ustawowo wolne od pracy oraz w święta i pozostają w stałej gotowości, co zapewnia przeprowadzanie granicznych kontroli na bieżąco. Ponadto prowadzony jest wzmożony nadzór działań podejmowanych przez organy PIS na granicy polsko-ukraińskiej. Obecnie nie stwierdza się problemów, jak również opóźnień w odprawach prowadzonych przez organy PIS.

Organy PIS prowadzą również bieżącą współpracę z innymi organami, w szczególności w zakresie przeprowadzania wspólnych kontroli granicznych z organami Inspekcji Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych oraz Państwowej Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa. Wspólnie podejmowane są m. in. działania mające na celu skrócenia czasu kontroli. Przykładowo kontrole graniczne przesyłek podlegających wymaganiom importowym leżącym w kompetencjach PIS i IJHARS – odbywają się wspólnie, a próbki produktów do badań laboratoryjnych w zakresie bezpieczeństwa żywności oraz jakości handlowej są pobierane – w miarę możliwości – z tej samej przesyłki.

Ponadto informuję, że aby nie powodować utrudnień w przejściach granicznych towar może być każdorazowo przekazywany do miejsc przeznaczenia wewnątrz kraju. Informację w tym zakresie importer powinien przekazać do organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej w przejściu granicznym. Nie oznacza to, że zostaje on zwolniony z obowiązku granicznej kontroli sanitarnej. W takim przypadku kontrolę przeprowadza Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny zgodnie ze wszystkimi procedurami.

Wskazać należy także, że organy terenowe inspekcji właściwe ze względu na miejsce złożenia towaru w głębi kraju, w celu skrócenia kontroli, również przeprowadzają kontrole bezpośrednie tych towarów w miarę możliwości wspólnie z organami IJHARS (pobieranie próbek do badań z tej samej przesyłki przez oba organy).

Również poniżej przedstawiam stanowisko Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi odnośnie pytania nr 4 zawartego w przedmiotowej interpelacji.

Odnosząc się do kwestii działań inspekcji będących pod nadzorem Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi informuję, że Inspekcja Jakości Handlowej Artykułów Rolno- Spożywczych dokłada wszelkich starań, aby kontrole jakości handlowej artykułów rolno-spożywczych

importowanych z krajów trzecich, prowadzone na przejściach granicznych były realizowane na bieżąco, bez zbędnych opóźnień.

W szczególności kontrole prowadzone na wschodniej granicy kraju na przejściach polsko-ukraińskich podlegają stałemu monitorowaniu i raportowaniu (meldunki dzienne i raporty tygodniowe do MRiRW, raport tygodniowy do MSWiA).

W związku ze wzrostem liczby kontroli realizowanych na przejściach PL-UA, Wojewódzkie Inspektoraty JHARS w Lublinie i Rzeszowie zapewniły zwiększoną obsadę kadrową oraz całodobową obsługę kontroli granicznych.

Poza działaniami doraźnymi, IJHARS współpracuje z Krajową Administracją Skarbową nad wdrożeniem w nadchodzących dniach usługi – Uzyskaj graniczne dokumenty jakości handlowej artykułów rolno-spożywczych.

Inspekcja JHARS będzie realizowała usługę poprzez Platformę Koordynacji i Wymiany Danych (PKWD SW). Dzięki usłudze tej przedsiębiorcy będą mieli możliwość składania w serwisie Single Window elektronicznych wniosków do granicznej kontroli jakości handlowej realizowanej przez Inspekcję JHARS i otrzymają dokumenty pokontrolne również w postaci elektronicznej co pozwoli im na sprawniejsze i uproszczone dokonywanie odprawy celnej. Wdrożenie przedmiotowej usługi będzie znacznym ułatwieniem, nie tylko dla przedsiębiorców i organów celnych, ale również dla Inspekcji JHARS- usprawni bowiem obsługę wniosków o kontrole i wydawanie dokumentacji pokontrolnej, a co ważniejsze stworzy możliwość koordynacji kontroli granicznych z pozostałymi inspekcjami funkcjonującymi na granicy.

IJHARS bierze udział w spotkaniach grupy roboczej ds. planowania inwestycji w przejściach granicznych oraz w grupie roboczej ds. wdrażania europejskiego zintegrowanego zarządzania granicami, w ramach której przygotowujący jest projekt „Strategii Zintegrowanego Zarządzania Granicą Państwową Rzeczypospolitej Polskiej 2023-2027” wraz z „Planem działań na rzecz realizacji celów”. Spotkania odbywają się w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Celem weterynaryjnej kontroli granicznej, którą sprawuje Inspekcja Weterynaryjna jest zapewnienie bezpieczeństwa oraz zgodności towarów z przepisami UE na zewnętrznej granicy UE w celu ochrony zdrowia publicznego. Kontrola ta jest wykonywana w punkcie kontroli granicznej pierwszego przybycia do UE i polega w szczególności na: kontroli dokumentacji, kontroli identyfikacji oraz kontroli bezpośredniej w myśl przepisów rozporządzenia 2017/6251. Z założenia kontroli dokumentacji oraz identyfikacji podlega każda przesyłka, natomiast w celu usprawnienia przepływu towarów, kontroli bezpośredniej podlega tylko ich określona część ustalona na podstawie analizy ryzyka. Liczba przeprowadzanych kontroli w jednostce czasu np. zmiana, uzależniona jest od liczby pracowników granicznego inspektoratu weterynarii, liczby prawidłowo zgłoszonych przesyłek do kontroli granicznej oraz przepustowości danego przejścia granicznego.

W odniesieniu do nasion przeznaczonych do siewu pochodzących z Ukrainy graniczną kontrolę fitosanitarną przeprowadza Państwowa Inspekcja Ochrony Roślin i Nasiennictwa. Kontrola obejmuje 100 % importowanych przesyłek.

5. Jakie inicjatywy podejmuje Ministerstwo Infrastruktury w zakresie rozbudowy infrastruktury kolejowej i lotniczej, mając na uwadze tranzyt żywności?

W lipcu 2024 r. zakończono II etap rozbudowy i zagospodarowania stacji Hrubieszów LHS. Wykonano m.in. rozbudowę układu torowego poprzez dobudowanie 4 dodatkowych torów głównych, przebudowano urządzenia sterowania, oświetlenie i zasilanie itd. Inwestycja ta przełoży się na zwiększenie przepustowości kolejowego przejścia granicznego Hrubieszów – Izov w związku ze zwiększającymi się potrzebami przewozowymi.

Zarządca polskich linii kolejowych PKP PLK S.A. opracował zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku, w których uwzględniono szereg projektów inwestycyjnych nakierowanych na znaczącą poprawę standardów technicznych istniejących linii kolejowych prowadzących do/z Ukrainy, m.in.: prace na liniach kolejowych (Ik) nr 91 i 92 na odcinku Rzeszów – Medyka (granica państwa)”; prace na Ik nr 7 na odcinku Lublin – Dorohusk”; opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu KPG Dorohusk – Jagodzin oraz przedłużenie Ik nr 7 do Kowla; prace na Ik nr 69 (prowadzącej do KPG Hrebenne – Rawa Ruska); rewitalizacja połączeń kolejowych Stalowa Wola – Hrubieszów oraz Munina – Hrebenne (Ik nr. 101);; rewitalizacja Ik nr 108 na odcinku Zagórz – Krościenko.

PKP PLK w latach 2022 – 2024 w związku z konfliktem zbrojnym w Ukrainie oraz w celu usprawnienia funkcjonowania kolejowych przejść granicznych na polsko-ukraińskiej granicy oraz linii kolejowych do nich prowadzących zrealizowała projekty o wartości ok. 380 mln zł, a w trakcie realizacji są projekty o wartości ok. 40 mln zł. Wykonano m.in.: rewitalizację Ik 102 Przemyśl – Malhowice – Granica Państwa; inwestycje i prace remontowe w rejonie następujących KPG: Medyka – Mościska II; Werchrata – Rawa Ruska; Dorohusk – Jagodzin; remonty i modernizację na stacji Chełm. Dodatkowo PLK zrealizowała szereg inwestycji poprawiających dostęp do portów w Gdańsku i Gdyni, co może mieć wpływ na przeładunki towarów przywożonych z Ukrainy. PLK planuje także modernizację stacji kolejowych Medyka oraz Żurawica, które obsługują wiele terminali przeładunkowych w rejonie polsko-ukraińskiej granicy.

6. Czy Ministerstwo Infrastruktury prowadzi analizy dotyczące obciążenia i wykorzystania dróg w kontekście tranzytu żywności oraz czy planowane są działania mające na celu optymalizację tego procesu?

Zarządca polskich linii kolejowych PKP PLK S.A. monitoruje proces przydzielania i wykorzystania przepustowości na KPG oraz płynności ruchu i w razie konieczności bezzwłocznie podejmuje działania mające na celu optymalizację w zależności od sytuacji eksploatacyjno-ruchowej. Nastąpiło skrócenie czasu zajęcia torów stacyjnych w stacji Medyka przez pociągi oczekujące na odprawę w wyniku podjętych działań polegających na współpracy z Komendantem Bieszczadzkiego Oddziału Straży Granicznej w Przemyślu oraz Dyrektorem Izby Administracji Skarbowej w Rzeszowie w zakresie ustalenia rejonów kontroli granicznej pociągów na stacji granicznej oraz na wyznaczonych odcinkach kolejowych przed granicą państwową, będących w zasięgu terytorialnym KPG w Przemyślu.

Ministerstwo nie prowadzi analiz dotyczących obciążenia i wykorzystania dróg w kontekście tranzytu żywności z Ukrainy gdyż większość tranzytu odbywa się drogą kolejową. Nie odnotowano znaczącego wzrostu obciążenia infrastruktury drogowej prowadzącej do granicy z Ukrainą z powodu tranzytu żywności. Istniejąca infrastruktura drogowa nie jest hamulcem dla realizacji przewozów do i z Ukrainy. Obecnie „wąskim

gardłem”: tych przewozów są przede wszystkim przejścia graniczne. MI analizuje czasy oczekiwania na przekroczenie granicy w przejściach granicznych. W oparciu o te dane, a także na podstawie informacji napływających od przedsiębiorców kontaktuje się ze służbami kontrolnymi (Krajowa Administracja Skarbowa oraz Straż Graniczna) w celu identyfikacji problemu i poszukiwania rozwiązań na rzecz poprawy płynności odpraw.

7. W jaki sposób Ministerstwo Infrastruktury monitoruje stan infrastruktury transportowej i podejmuje działania zapobiegawcze w przypadku awarii lub utrudnień w przepływie żywności zza wschodniej granicy?

MI pozostaje w kontakcie ze stroną ukraińską. Należy mieć na uwadze trudną sytuację na terytorium tego państwa. Ataki rosyjskiego agresora mają miejsce również w zachodnich obwodach Ukrainy, co wymusza okresowe wstrzymanie odpraw granicznych. Dodatkowo mają miejsce cyberataki na systemy informatyczne, które aktualnie są niezbędne dla przeprowadzenia procedury granicznej. W każdym z takich przypadków strona ukraińska, w miarę możliwości, doprowadza do stanu używalności posiadane zasoby techniczne, aby kontynuować odprawę graniczną towarów. O przypadkach utrudnień i spodziewanym czasie naprawy systemów informowani są polscy przewoźnicy drogowymi.

Kwestia ta pozostaje głównie w kompetencji PKP PLK S.A. i sprowadza się do działań takich jak uzgadnianie wariantów dróg objazdowych oraz optymalizacja harmonogramów zamknięć torowych. Prace remontowo-naprawcze prowadzone są w perspektywach krótko- i długoterminowych. Działania takie są podejmowane w miarę pojawiających się potrzeb. Po dniu 22 lutego 2022 r. przeprowadzono szereg inwestycji o mniejszym lub większym zasięgu w obszarze przy granicy z Ukrainą. W planach są ww. inwestycje z funduszy unijnych na liniach kolejowych nr: 7, 91 i 92. Ponadto prowadzone są dobowe i bieżące uzgodnienia wymiany pociągów pomiędzy stacjami granicznymi Medyka i Mościska II, dokonywane z Kolejami Ukraińskimi (UZ), które mają na celu eliminację utrudnień zakresie ruchu pociągów.

Na Linii Hutniczej-Szerokotorowej (lk nr 65) prowadzony jest monitoring infrastruktury, planowanie rozwoju oraz harmonogram napraw okresowych. W przypadku awarii lub utrudnień stosowane są odpowiednie procedury.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, będąc zarządcą wszystkich dróg krajowych w Polsce, na bieżąco monitoruje stan infrastruktury drogowej i podejmuje ewentualne środki zaradcze w sytuacji wystąpienia sytuacji awaryjnych i innych sytuacji kryzysowych na drogach. W sytuacji poważnych wypadków drogowych odpowiedzialna za kierowanie ruchem i wyznaczaniem ewentualnych objazdów jest Policja.

8. Jakie są aktualne procedury kontroli przeprowadzane przez Ministerstwo Infrastruktury w celu zapewnienia bezpieczeństwa i zgodności tranzytu żywności zza wschodniej granicy?

Inspekcja Transportu Drogowego, w zakresie wskazanym w interpelacji, tj. dotyczącym bezpieczeństwa żywności, kontroluje warunki określone w umowie o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP).

W I połowie 2024 roku wykonana przez ITD. Liczba kontroli pojazdów z krajów trzecich (spoza UE) przewożących artykuły szybko psujące się wynosiła 902, w tym przewoźników z Ukrainy 598. Kontrole te zakończyły się nałożeniem 12 decyzji administracyjnych na

przewoźników z krajów trzecich – wykonywanie międzynarodowego przewozu towarów szybko psujących się pojazdem niespełniającym warunków określonych w umowie o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), w tym 5 decyzji zostało nałożonych na przewoźników z Ukrainy.

Natomiast w całym 2023 r. wykonana przez ITD. Liczba kontroli pojazdów z krajów trzecich przewożących artykuły szybko psujące się wynosiła 1358, w tym Ukrainy 617. Kontrole te w 2023 roku zakończyły się nałożeniem 12 decyzji administracyjnych na przewoźników z krajów trzecich za niespełnianie warunków określonych w umowie ATP, w tym jedna decyzja została nałożona na przewoźnika z Ukrainy.

Łączę wyrazy szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu