



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.37.2024  
Warszawa, 16 września 2024

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 2857 Poseł na Sejm RP, Pani Pauliny Matysiak, w sprawie aktualności planu transportowego z 2020 roku, przedstawiam następujące stanowisko.

Kwestia aktualizacji Planu transportowego<sup>1</sup> omówiona jest w rozdziale 7 tego dokumentu. Wskazano tam, że Plan może być poddawany aktualizacji w zależności od uzasadnionych potrzeb wynikających z harmonogramu realizacji inwestycji infrastrukturalnych i taborowych (w tym związanych z obsługą CPK).

Plan przesądza, że jego aktualizacja powinna być podejmowana wyłącznie w sytuacji stwierdzenia przez organizatora prawdopodobieństwa wystąpienia lub faktycznego wystąpienia zdarzeń mogących w sposób istotny w pływać na realizację postanowień ujętych w Planie. W tym zakresie kluczowe znaczenie mają zmiany zapotrzebowania ze strony pasażerów na pociągi objęte umowami zawartymi przez Ministra oraz stan finansów publicznych.

Na termin aktualizacji Planu może również mieć wpływ ograniczenie ujęte w rozporządzeniu nr 1370/2007 dotyczące bezpośredniego zawieranie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W treści Planu zakłada się jego aktualizację w latach 2023-2024 z jednoczesnym zastrzeżeniem, że decyzja w tym zakresie pozostaje w wyłącznej kompetencji właściwego ministra a weryfikacja oraz aktualizacja Planu uwzględni stopień osiągnięcia w latach 2023-2024 parametrów wykazanych na st. 93-94 Planu.

W związku z pracami dotyczącymi wdrożenia od grudnia 2030 r. Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (HRJ) zdecydowano, że nowy Plan transportowy zostanie sporządzony na podstawie prac i konsultacji poświęconych treści HRJ.

HRJ polega na wdrożeniu od 2031 r. zintegrowanego i cyklicznego rozkładu jazdy pociągów w skali całego kraju, kursujących po określonych liniach komunikacyjnych

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 2328).

w równych odstępach czasowych, w powtarzalnym układzie połączeń i ze stałym wzorcem zatrzymań oraz układem skomunikowań pociągów dalekobieżnych oraz regionalnych pociągów i autobusów. Wdrożenie HRJ wpłynie na zwiększenie dostępności transportu publicznego i będzie odpowiedzią na potrzeby pasażerów.

Wdrożenie HRJ poprzedzone zostanie przeprowadzeniem wieloetapowych konsultacji społecznych, których pierwszy etap już trwa.

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 rekompensata z tytułu świadczeń usług publicznych finansuje deficyt wynikający z realizowanych w ramach danej umowy o świadczenie usług publicznych połączeń oraz rozsądny zysk dla operatora z tytułu zaangażowanego kapitału. Oznacza to, że zmiana umowy poprzez usunięcie z jej zakresu połączeń, które mogłyby być realizowane na zasadach komercyjnych powoduje konieczność zwiększenia rekompensaty w zakresie w jakim dotyczy ona deficytu.

W Rzeczypospolitej Polskiej rolę organu regulacyjnego w transporcie pełni Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Jest on także odpowiedzialny za procedurę związaną z przyznaniem otwartego dostępu oraz przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. W uzasadnionych przypadkach Ministerstwo Infrastruktury, jako organizator publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich, może złożyć wniosek do Prezesa UTK o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie, której dotyczyło zawiadomienie przekazane do Prezesa UTK. Od 2022 roku Ministerstwo Infrastruktury nie składało do Prezesa UTK wniosków o badanie równowagi ekonomicznej.

Od 1 lipca 2023 r. zostały zniesione opłaty za przejazd dla samochodów osobowych i motocykli na autostradach zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Było to efektem wejścia w życie *ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz.U. poz. 1193).

Opłata nie jest pobierana od pojazdów o masie do 3,5 tony na odcinkach zarządzanych przez GDDKiA, tj.:

- A2 Konin – Stryków – ok. 99 km
- A4 Wrocław (Bielany Wrocławskie) – Sośnica – ok. 162 km

Na podstawie danych historycznych z lat 2021-2022 – roczne wpływy do Krajowego Funduszu Drogowego z wyżej wymienionych odcinków wynosiły odpowiednio:

- 2021 – 196 165 757 PLN
- 2022 – 198 887 043 PLN

Można zatem przyjąć, że przywracając pobór opłat na odcinkach autostrad, na których obowiązek odpłatności za przejazd obowiązywał do ubiegłego roku, uzyskano by estymowany wpływ w wysokości ok. 200 mln złotych rocznie. W MI nie toczą się żadne prace zakładające wprowadzenie opłat za przejazd od pojazdów osobowych.

*Łączę wyrazy szacunku,*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.