



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-3-1.054.3.2024
Warszawa, 18 grudnia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 5552 posła na Sejm RP, Pana Krzysztofa Habury, w sprawie współfinansowania kosztów infrastruktury kolejowej przez gminy, uprzejmie przekazuję poniższe stanowisko odnośnie przedstawionych pytań.

Ad 1.

W pierwszej kolejności wskazać należy, że w świetle art. 216 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1530, z późn. zm.), wydatki budżetu jednostek samorządu terytorialnego są przeznaczane na realizację zadań określonych w odrębnych przepisach, w szczególności – jak wymieniono w pkt 6 powołanego przepisu – na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 tej ustawy¹.

Niewątpliwie podstawowym aktem prawnym, który normuje kwestie gospodarki finansowej gminy, jest ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1465, z późn. zm.). Ustawa ta określa m.in. zakres działania i zadania gminy, oraz sposób w jaki mogą być wydatkowane środki finansowe gminy. Jednak, choć przedmiotowa ustawa jest najbardziej kompleksowym, to nie jest jedynym aktem prawnym regulującym kwestie gospodarki finansowej gminy. Przepisy w tym przedmiocie znajdują się także w pewnym zakresie w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697, z późn. zm.), zwanej dalej „uotk”.

Ustawodawca w przepisie art. 38 ust. 5 uotk² umożliwił dofinansowywanie przez jednostki samorządu terytorialnego – a zatem także przez gminy – inwestycji obejmujących pozostałe linie kolejowe, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 uotk, tj. linie kolejowe niebędące liniami o znaczeniu państwowym. Zgodnie z art. 4 pkt 2 uotk linia kolejowa to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów, a status linii kolejowej nadaje drodze kolejowej zarządca

¹ Zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych środkami publicznymi są środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej oraz niepodlegające zwrotowi środki z pomocy udzielanej przez państwa członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA), natomiast zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 3 tej ustawy środkami publicznymi są środki pochodzące ze źródeł zagranicznych niepodlegające zwrotowi, inne niż wymienione w pkt 2.

² W myśl art. 38 ust. 5 uotk inwestycje obejmujące pozostałe linie kolejowe, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 uotk, finansowane są przez zarządcę infrastruktury; mogą być one dofinansowywane z budżetu państwa, budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.

infrastruktury przez określenie: elementów infrastruktury kolejowej wchodzących w jej skład, jej punktu początkowego i końcowego, stacji kolejowych wchodzących w jej skład, odcinków, na jakie jest podzielona i jej numeru (art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a uotk). Warto również wskazać, że droga kolejowa to tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do uotk, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot (art. 4 pkt 1a uotk), a wśród elementów wymienionych w pkt 2–12 załącznika nr 1 do uotk nie ma terminali towarowych. Jednocześnie zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 36c uotk, określenie terminal towarowy oznacza obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, umożliwiający załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów, a zgodnie z załącznikiem nr 2 do uotk, terminal towarowy stanowi obiekt infrastruktury usługowej³. Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że terminal towarowy nie jest linią kolejową. Z tego powodu przepis art. 38 ust. 5 uotk nie może stanowić podstawy prawnej do dofinansowania przez gminę kosztów inwestycji obejmujących terminale towarowe.

Dodatkowo należy wskazać na regulację art. 38 ust. 7 uotk, zgodnie z którą ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane inwestycje kolejowe, wynikające z programów rozwoju infrastruktury transportowej, oraz zakup pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozu rzeczy na podstawie jednej umowy o przewóz przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu (transport intermodalny). Przepis art. 38 ust. 7 uotk może stanowić podstawę materialnoprawną do dokonania przez gminę wydatku w postaci współfinansowania budowy terminalu towarowego, jednak wyłącznie wtedy, gdy to współfinansowanie wynika z programów rozwoju infrastruktury transportowej. Wobec faktu, że aktualnie realizowane programy rozwoju infrastruktury transportowej nie obejmują budowy terminali towarowych, w chwili obecnej gminy nie mają możliwości współfinansowania budowy terminali towarowych na podstawie przytoczonego art. 38 ust. 7 uotk.

W uzupełnieniu do przedstawionych wyjaśnień należy nadmienić, że przywołany w interpelacji Program Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku⁴, zwany dalej „Programem Kolej +”, jest programem rozwoju w rozumieniu art. 15 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia

³ Zgodnie z art. 4 pkt 51 uotk obiekt infrastruktury usługowej to obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do uotk.

⁴ Program Kolej + został ustanowiony uchwałą nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku. Program Kolej + zaktualizowano uchwałą nr 66/2020 Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 2020 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku za rok 2019, uchwałą nr 196/2022 Rady Ministrów z dnia 3 października 2022 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku, uchwałą nr 150/2023 Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2023 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku za rok 2022 oraz uchwałą nr 97 Rady Ministrów z dnia 13 września 2024 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku za rok 2023.

Zob. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-uzupelniania-lokalnej-i-regionalnej-infrastruktury-kolejowej>; data odczytu: 19.11.2024 r.

polityki rozwoju (Dz. U. z 2024 r. poz. 324, z późn. zm.). Podstawę prawną wydatkowania środków na zadania objęte Programem Kolej + stanowi art. 38c uotk. Program Kolej + określa działania przewidziane do realizacji zgodnie z ustalonym systemem realizacji i planem finansowym, które są elementami tego programu. Program Kolej + nie obejmuje realizacji inwestycji w zakresie budowy terminali towarowych. Z tych powodów budowa terminali towarowych nie może być finansowana z Programu Kolej +.

Reasumując, na podstawie art. 38 ust. 5 w zw. z art. 3 ust. 3, art. 3 ust. 6, art. 4 pkt 1a, 1c, 2, 36c w zw. z załącznikiem nr 1 do uotk, gmina nie ma prawa współfinansowania wybudowania terminala towarowego, który będzie częścią stacji i częścią linii kolejowej o znaczeniu pozostałym pomimo, że terminal nie będzie stanowił składnika mienia komunalnego. Przepisy uotk wyżej wskazane, w szczególności art. 3 ust. 3⁵ i ust. 6⁶ oraz art. 4 pkt 1c⁷ uotk, nie znajdują zastosowania w odniesieniu do problemu opisanego w interpelacji.

Ad 2-5.

W związku z udzieleniem odpowiedzi negatywnej na pytanie pierwsze odpowiedź na pytanie drugie jest bezprzedmiotowa. Zawarte w interpelacji pytania nr 2–5 nie dotyczą zagadnień regulowanych przez uotk, jak również przez inne akty prawne znajdujące się we właściwości Ministra Infrastruktury. Z uwagi na powyższe, oraz w świetle art. 27 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1370) określającego sprawy działu administracji rządowej transport, w zw. z § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725), udzielenie odpowiedzi na pytania nr 2–5 pozostaje poza zakresem działania ministra właściwego do spraw transportu, a zatem Minister Infrastruktury nie jest właściwy do przedstawienia stosownych wyjaśnień.

Łączę wyrazy szacunku

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

⁵ Zgodnie z tym przepisem przepisów rozdziału 7 nie stosuje się do infrastruktury prywatnej i przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy, w tym do bocznic kolejowych będących infrastrukturą prywatną.

⁶ W świetle tego przepisu przepisów rozdziału 7 nie stosuje się do bocznic kolejowych niebędących infrastrukturą prywatną oraz do przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy.

⁷ Zgodnie z tym przepisem infrastruktura prywatna to infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób.