



Warszawa, dnia 17.03.2025 r.

**Pan  
Piotr Malepszak  
Podsekretarz Stanu  
Ministerstwo Infrastruktury**

*Szanowny Panie Ministrze,*

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce i Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych z niezrozumieniem przyjmują odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury na naszą petycję dotyczącą zapewnienia sprawiedliwej konkurencji między transportem drogowym a kolejowym. Niestety, po raz kolejny spotykamy się z próbą zbycia naszych postulatów poprzez ogólnikowe deklaracje i wybiórcze podejście do problemów, które w rzeczywistości wymagają pilnych działań.

Ministerstwo w swojej odpowiedzi odnosi się do rzekomego wyrównywania konkurencyjności pomiędzy gałęziami transportu, lecz pomija kluczowy fakt: transport drogowy jest w Polsce w ogromnym stopniu dotowany ze środków publicznych. 90% dróg w Polsce jest bezpłatnych dla kierowców, a to oznacza, że infrastruktura ta jest finansowana przez podatników, remontowana i rozbudowywana za środki publiczne, a następnie przekazywana do nieodpłatnego użytku. Tymczasem transport kolejowy, nie tylko nie jest wspierany, ale jest obciążany jednymi z najwyższych stawek dostępu do infrastruktury w Europie! Ministerstwo nie może jednocześnie przyjmować takiej polityki i oczekiwać, że kolej będzie się rozwijać.

Z przykrością musimy również odnieść się do często powtarzanych argumentów, jakoby kolej powinna „stać się bardziej konkurencyjna”, „dostosować się do realiów rynkowych” i „unowocześnić swoje struktury organizacyjne”. Otóż sektor kolejowy od lat przechodzi gruntowną restrukturyzację, wdraża nowoczesne rozwiązania i dostosowuje się do wymogów rynku. Jesteśmy otwarci na innowacje i zmiany, ale nie możemy dłużej akceptować sytuacji, w której to właśnie kolej – najbardziej ekologiczny, efektywny i bezpieczny środek transportu – jest traktowana jak sektor, który ma dostosowywać się do warunków dyktowanych przez transport drogowy, zamiast działać w warunkach uczciwej konkurencji.

Fakty są jednoznaczne: po polskich drogach przewożone jest rocznie 2 miliardy ton ładunków, podczas gdy koleją nieco powyżej 200 milionów ton. Dla porównania, jeszcze kilkanaście lat

temu tylko PKP Cargo przewoziło tyle ładunków, ile obecnie cały sektor kolejowy łącznie! To jest rezultat wieloletniej polityki marginalizacji kolei, a nie naturalnych zmian na rynku transportowym.

Ministerstwo odsyła nas do przykładów zagranicznych, które nijak się mają do polskich realiów. Porównywanie sytuacji w Polsce do Niemiec, gdzie kolej jest od dekad jest priorytetem jeśli chodzi o tamtejszą, niezwykle konsekwentną, politykę transportową i ma realne wsparcie państwa, jest nie tylko nietrafione, ale wręcz cyniczne. W naszej petycji jasno wskazaliśmy na konieczność obniżenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, przywrócenia równych warunków konkurencji i wprowadzenia realnych mechanizmów wspierających transport intermodalny oraz kolejowe przewozy masowe. Ministerstwo jednak zbywa te postulaty, zamiast podjąć rzeczywiste działania.

Nie możemy zaakceptować sytuacji, w której ministerstwo odpowiada na nasze postulaty jedynie poprzez ogólnikowe deklaracje i odniesienia do nieskutecznych strategii, zamiast przedstawić realne kroki, które mogą zostać podjęte tu i teraz. Odsyłanie do przyszłych analiz, rozważań i niekonkretnych planów nie rozwiąże problemu, który od lat się pogłębia.

Dlatego ponownie apelujemy do Pana Ministra o podjęcie konkretnych działań:

1. Obniżenie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej do poziomu porównywalnego z transportem drogowym – obecny system jest skrajnie niesprawiedliwy i prowadzi do marginalizacji kolei.
2. Wprowadzenie realnych regulacji wspierających kolejowe przewozy intermodalne i masowe, zamiast powoływania się na nieskuteczne ulgi.
3. Stworzenie spójnej strategii ekologicznej, w której kolej zostanie realnie uznana za priorytetowy środek transportu.
4. Zmniejszenie ruchu pojazdów ciężarowych przewożących ciężkie masowe ładunki na dużych odległościach i przewozy tranzytowe, co poprawi bezpieczeństwo i ograniczy emisję CO<sub>2</sub>.
5. Zaprzestanie faworyzowania transportu drogowego kosztem kolei i podjęcie działań, które faktycznie wyrównają warunki konkurencji.
6. Włączenie infrastruktury kolejowej do kluczowych inwestycji logistycznych i przemysłowych – Konieczne jest uwzględnienie w planach rozwoju infrastruktury kolejowej zwiększenia dostępu kolei do portów morskich oraz lepszej integracji z siecią boczną. Wymaga to także zmian w przepisach prawa budowlanego oraz zasadach wydawania zezwoleń na budowę dla dużych inwestycji logistycznych i magazynowych, tak aby każda nowa inwestycja tego typu była zobowiązana do zapewnienia połączenia z siecią kolejową. Analogiczne rozwiązania powinny obowiązywać przy planowaniu i rozbudowie specjalnych stref ekonomicznych, gdzie infrastruktura kolejowa musi stać się integralnym elementem projektów inwestycyjnych.

Jako strona społeczna od lat wykazujemy daleko idącą cierpliwość i gotowość do dialogu. Nie domagamy się preferencyjnego traktowania, lecz uczciwości i elementarnej sprawiedliwości w polityce transportowej. Oczekujemy, że Ministerstwo Infrastruktury podejdzie do tych kwestii z należytą powagą i przestanie unikać odpowiedzialności. Większość decyzji, które mogą leż u podstaw rozwiązania tych problemów leży w gestii Pana Ministra..

*Z wyrazami szacunku,*

**Leszek Miętek**

Prezydent

Związku Zawodowego Maszynistów  
Kolejowych w Polsce

**Piotr Ostrowski**

Przewodniczący

Ogólnopolskiego Porozumienia  
Związków Zawodowych

