

Warszawa, 21 września 2022 r.

**Szanowny Pan Minister  
Andrzej Adamczyk  
Ministerstwo Infrastruktury  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa**

*Szanowny Panie Ministrze,*

w imieniu Centrum Efektywności Energetycznej Kolei (CEEK), zrzeszającego podmioty odpowiedzialne za 95% zużycia energii na kolei, Fundacji Pro Kolej oraz Railway Business Forum (RBF) zwracamy się z apelem o podjęcie działań łagodzących negatywne skutki rosnących cen energii. Kolej jako fundament całego systemu gospodarczego, powinna zostać objęta parasolem ochronnym, który umożliwi zachowanie ciągłości i niezbędnej skali przewozu towarów i pasażerów.

W czasie ostatniego posiedzenia Rady Programowej, które odbyło się 31 sierpnia br. w Warszawie, przedstawiciele przewoźników kolejowych, zarządców i operatorów infrastruktury oraz ekspertów branży kolejowej i energetycznej zrzeszeni w CEEK dyskutowali na temat możliwych kierunków wsparcia sektora w bieżącej sytuacji.

W wyniku debaty i konsultacji z organizacjami podpisanymi pod tym pismem doszliśmy do jednoznacznego wniosku dot. konieczności budowy tarczy pomocowej dla sektora kolejowego. Poniżej przedstawiamy do rozważenia Pana Ministra kierunki możliwych działań, które w naszej ocenie są kluczowe w obliczu niezwykle trudnej sytuacji, z którą mierzymy się jako branża.

### **1) Zawieszenie obowiązywania tzw. opłaty mocowej dla podmiotów działających na rynku kolejowym**

Opłata mocowa, która weszła w życie z początkiem ubiegłego roku jako instrument wsparcia energetyki konwencjonalnej, stanowi dodatkowe obciążenie dla przewoźników kolejowych jako odbiorców końcowych energii elektrycznej. Według naszych szacunków opłata mocowa obciąża branżę kolejową kwotą to 100 mln PLN rocznie. Co więcej, charakter usług świadczonych przez przewoźników kolejowych zmusza ich do realizacji przewozów w określonych godzinach, a w konsekwencji konsumowania znacznych ilości energii w godzinach jej największego zużycia. Oznacza to, że podmioty branży kolejowej są jedynie biernym płatnikiem opłaty mocowej i nie mają

możliwości proaktywnego działania celem jej ograniczenia. Zlikwidowanie opłaty mocowej na energię elektryczną wykorzystywaną na potrzeby pasażerskiego transportu kolejowego jest możliwe także w świetle unijnych przepisów – są kraje UE, które uzyskały zgodę Komisji Europejskiej na takie rozwiązanie. Postulaty dotyczące zawieszenia funkcjonowania opłaty mocowej zostały już przedstawione także przez Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych, co potwierdza, że jest to istotny postulat dla wszystkich podmiotów funkcjonujących na polskim rynku kolejowym.

## **2) Działania w zakresie kosztów zakupu uprawnień do emisji CO<sub>2</sub>**

W Polsce największa część wytwarzanej energii (ok. 70%) pochodzi z elektrowni węglowych, w efekcie czego koszt zakupu uprawnień do emisji CO<sub>2</sub> jest istotną składową całościowego kosztu energii elektrycznej. Szczególnie, że jak wyliczył Polski Instytut Ekonomiczny, koszt emisji CO<sub>2</sub> w produkcji jednej megawatogodziny energii w Polsce jest trzykrotnie wyższy od średniej unijnej. Certyfikaty do emisji osiągają obecnie rekordowe poziomy rzędu 80 euro za tonę (niedawno było to ok 20 euro), co ma znaczący negatywny wpływ na cenę energii trakcyjnej dostarczanej przewoźnikom kolejowym. Rezygnacja z obciążenia sektora kolejowego, który spełnia istotne funkcje społeczne, kosztami uprawnień do emisji CO<sub>2</sub> pozwoli na obniżenie ceny energii elektrycznej o około 11%. W obecnej sytuacji rynkowej niezbędna jest interwencja celem ograniczenia kosztów zakupu uprawnień do emisji CO<sub>2</sub> lub zagwarantowanie odbiorcom końcowym rekompensat, dzięki którym możliwe będzie utrzymanie rentowności przewozów.

## **3) Obniżka stawek za dostęp do torów/redukcja opłaty dostępowej**

Kolejnym elementem, który naszym zdaniem powinien stanowić część Tarczy Pomocowej dla sektora kolejowego jest redukcja opłaty dostępowej. Stanowi ona znaczący element kosztochłonny dla przewoźników kolejowych, a konieczność wprowadzenia ulg w tym zakresie była postulowana m.in. przez Komisję Europejską. Prace w tym zakresie prowadzi także specjalny zespół powołany przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, z aktywnym udziałem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. Takie działanie mogłoby skompensować znaczącą część wzrostu kosztów wynikających z wysokich cen energii.

Aby zrekompensować obniżenie tej opłaty zarządcy infrastruktury, CEEK postuluje przekierowanie na ten cel dodatkowych wpływów z opłat drogowych z odcinków nieobjętych obecnie systemem e-toll. Takie działanie nie tylko pozwoli zmniejszyć negatywne oddziaływanie rosnących cen energii, ale będzie także wspierało rozwój konkurencyjności kolei jako najmniej emisyjnego środka transportu. Przenoszenie potoków towarów i pasażerów na kolej jest obecnie szczególnie istotne w związku z koniecznością wyeliminowania rosyjskich surowców energetycznych.

### Działania podejmowane przez CEEK

Pragniemy również podkreślić, iż aby zmniejszać zapotrzebowanie na energię elektryczną dla sektora kolejowego branża skupiona w CEEK od trzech lat proaktywnie szuka rozwiązań efektywnych energetycznie i aktywnie je wdraża. Flagowy program Zielona Kolej® zakłada przejście branży kolejowej na zasilanie w 85% energią z OZE – do 2030 roku. Docelowo program ten zakłada całkowite, czyli stuprocentowe wykorzystanie energii z OZE w sektorze kolejowym. Na dziś już 10 podmiotów zadeklarowało udział w programie – wykonują one 22% towarowych i 34% pasażerskich przewozów w naszym kraju. Realizujemy także projekty związane z eco-drivingiem poprzez stymulowanie maszynistów do prowadzenia lokomotyw w sposób oszczędny, czy upowszechniamy wykorzystanie rekuperacji, która umożliwi odzysk części energii podczas hamowania pojazdu szynowego. Dzięki stworzeniu spójnego systemu do eco-driving'u na kolei, w ciągu 10 lat wygenerujemy oszczędności energii elektrycznej na poziomie 400 GWh, a rekuperacja pozwoli na oszczędność kolejnych 600 GWh.

Niezależnie przewoźnicy wraz z PKP Energetyka szukają optymalnych modeli zakupu energii elektrycznej na rok 2023. Aktualnie w ramach umów długoterminowych rozważany jest model wyznaczania ceny w cyklach kwartalnych, aby zminimalizować ryzyko zakupu energii elektrycznej w wysokiej cenie na cały 2023 rok. Takie podejście może pozwolić na obniżenie kosztów działalności w przypadku gdyby w kolejnych kwartałach 2023 roku wystąpił spadek cen. Wybór konkretnego modelu jest indywidualną decyzją każdego z przewoźników.

Niestety powyższe inicjatywy nie będą wystarczające, aby utrzymać rentowność i konkurencyjność kolei w obliczu drastycznego wzrostu kosztów prowadzenia działalności spowodowanego wzrostem cen energii dlatego też zwracamy się z niniejszym apelem.

**Podsumowując**, w ostatnich miesiącach, m.in. przez rosnące ceny paliw, kolej staje się coraz bardziej atrakcyjną alternatywą dla transportu drogowego. Liczba pasażerów wróciła już na dobre do poziomów notowanych przed pandemią COVID-19, a u wielu przewoźników nawet je przewyższa. W obliczu szczególnych okoliczności rynkowych konieczne jest systemowe wsparcie dla sektora kolejowego, aby utrzymać jego konkurencyjność. **Dlatego też postulujemy m.in. o zawieszenie opłaty mocowej na 2023 rok, zniesienie kosztów uprawnień emisji CO<sub>2</sub>, czy obniżkę stawek za dostęp do torów.** Podjęcie pilnych działań jest niezbędne, aby zapewnić realną pomoc dla sektora kolejowego w czasie trwającego kryzysu energetycznego i nie doprowadzić do wzrostu cen biletów, czy ograniczenia siatki realizowanych połączeń.

Rekordowo wysokie i wciąż rosnące ceny energii elektrycznej spowodują w 2023 roku wzrost kosztów przewoźników o około 3,6 mld złotych, czyli o nawet 146% (szacunek zrobiony na podstawie notowań kontraktu rocznego na rok 2023 na poziomie 1970 zł/MWh). Zaproponowane przez nas działania pozwoliłyby temu skutecznie zapobiec, a ich skala mieści się w zakresie interwencji publicznych

podejmowanych w ostatnich latach przez rząd. Pokrycie kosztu wzrostów cen energii ze środków budżetowych byłoby 2,5 razy tańsze, niż koszty wprowadzonej w 2018 roku tzw. „Ustawy Prądowej” i stanowiłoby 80% kosztów Tarczy Antyinflacyjnej 2.0 na paliwa silnikowe, która została wprowadzona w br.

Jesteśmy przekonani, że kolej, która realizuje zadania transportu zbiorowego, a jednocześnie jest najbardziej ekonomicznym i ekologicznym środkiem transportu, wymaga objęcia dedykowanym wsparciem ze strony państwa. Rola wydajnego, bezpiecznego i przyjaznego środowiska transportu szynowego jest szczególnie istotna także w perspektywie konieczności ograniczenia wykorzystania rosyjskich węglowodorów.

Zwracamy się z prośbą o rozważenie przyjęcia proponowanych rozwiązań łagodzących negatywne skutki wzrostu cen energii dla sektora kolejowego i w konsekwencji wszystkich jego użytkowników. Pozostajemy do dyspozycji Pana Ministra, gdyby zechciał Pan spotkać się i osobiście omówić szczegóły możliwych założeń Tarczy Pomocowej dla kolei.

Z wyrazami szacunku,

**Janusz Malinowski**

Przewodniczący Prezydium Rady Programowej Centrum Efektywności Energetycznej Kolei



Prezes Zarządu  
dr Jakub Majewski

**Jakub Majewski**

Prezes Zarządu Fundacji Pro Kolej

**Adrian Furgalski**

Przewodniczący Zarządu Railway Business Forum