



Warszawa, 3 września 2026 r.

**Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
Forum Kolejowe Railway Business Forum
Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych**

**Pan
Donald Tusk
Prezes Rady Ministrów**

LIST OTWARTY

Szanowny Panie Premierze,

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, Forum Kolejowe Railway Business Forum oraz Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych chcą zwrócić uwagę Pana Premiera na rażącą niespójność deklaracji politycznych dotyczących rozwoju kolei w Polsce z działaniami, w tym legislacyjnymi, podejmowanymi na poziomie rządowym.

Wielokrotnie i jednoznacznie mówił Pan o kolei jako o jednym z najważniejszych priorytetów swojego rządu. Podczas targów TRAKO w 2025 r. powiedział Pan: **„Kolej będzie absolutnym priorytetem polskiego rządu, przynajmniej przez najbliższe kilka lat.”** Mówił Pan również o kolei jako o swoim „priorytecie osobistym”. W lipcu tego roku, prezentując Zintegrowaną Sieć Kolejową na stacji Warszawa Zachodnia, powiedział Pan: **„Budujemy najbardziej nowoczesną sieć kolejową na kontynencie.”**

Branża kolejowa słucha tych słów bardzo uważnie. I właśnie dlatego musimy dziś zadać Panu Premierowi proste pytanie: **czy za deklaracją o absolutnym priorytecie dla kolei idą rzeczywiste decyzje państwa?** Dziś coraz trudniej udzielić na to pytanie odpowiedzi twierdzącej.

A. Fundusz Kolejowy

Od wielu lat apelujemy o reformę Funduszu Kolejowego – instrumentu, który ma zapewnić kolei stabilne i bardziej elastyczne finansowanie inwestycji infrastrukturalnych. Dokładnie takim samym, jakim dysponuje od lat branża drogowa i dzięki któremu Polska może pochwalić się już piątym miejscem w Europie pod względem sieci dróg szybkiego ruchu. Sieć kolejowa zaś to element infrastruktury krytycznej i systemu bezpieczeństwa państwa, a także podstawa efektywności gospodarki i poprawy usług przewozowych dla mieszkańców. Reforma Funduszu miała wejść w życie 1 stycznia 2027 r. Ministerstwo Infrastruktury wielokrotnie deklarowało dążenie do utrzymania tego terminu. Tymczasem branży została właśnie przekazana informacja

o planowanym przesunięciu wejścia reformy w życie o rok. Znamienny jest fakt, że termin ten przypada już po wyborach parlamentarnych. Rok opóźnienia w reformie instrumentu, który ma finansować rozwój kolei, trudno uznać za przejaw traktowania kolei jako „absolutnego priorytetu”. Tym bardziej, że jednocześnie przedstawia się ambitny plan rozwoju sieci kolejowej do 2050 r. – Zintegrowaną Sieć Kolejową. Wiarygodność tych planów w oczach branży dramatycznie spada. Trudno tym samym dostrzec także dbałość o polskie firmy i przemysł.

Branża ma w pamięci debatę polityków podczas czerwcowego Kongresu Infrastruktury Polskiej, podczas której wszystkie opcje polityczne wprost zadeklarowały wsparcie dla reformy Funduszu Kolejowego, a sama reforma od stycznia 2027 była publicznie składaną – ustami ministrów infrastruktury i finansów – obietnicą rządu.

B. Koszty kolei towarowej

Nie mniej niepokojąca jest sytuacja kolejowych przewozów towarowych. W latach 2022–2025 kolej straciła 12 proc. przewiezionej masy i 10 proc. pracy przewozowej. W tym samym czasie państwowy zarządca infrastruktury podjął próbę radykalnego podniesienia opłat, które dla poszczególnych przewoźników towarowych mogą oznaczać wzrost kosztów zagrażający możliwości stabilnego prowadzenia działalności, nie wspominając o rozwoju. Organizacje reprezentujące rynek kolejowy musiały interweniować, wskazując, że w sytuacji kryzysu przewozów towarowych zwiększanie kosztów funkcjonowania kolei jest działaniem sprzecznym z deklarowanym celem zwiększania jej udziału w rynku. Najbardziej radykalna podwyżka została ostatecznie cofnięta. Problem pozostaje jednak szerszy: **kolej towarowa potrzebuje dziś obniżania barier konkurencyjnych, a nie tworzenia nowych.**

C. Zrównoważenie modalne transportu

Ministerstwo Infrastruktury rozpoczyna prace legislacyjne związane z wdrażaniem dyrektywy dot. masy i wymiarów pojazdów drogowych i dopuszczenia do ruchu tzw. megatrucków czyli ciężarówek o zwiększonej dopuszczalnej długości i masie. Problem polega na tym, że jego rozwiązania zwiększają możliwości operacyjne ciężkiego transportu drogowego, a tym samym wpływają na konkurencję międzygąłęziową i wprost zagrażają rozwojowi transportu intermodalnego, który powinien być (i zgodnie z deklaracjami politycznymi jest) głównym kierunkiem polityki transportowej. Branża kolejowa już wcześniej zwracała uwagę Ministerstwu Infrastruktury, że liberalizacja zasad dotyczących cięższych i dłuższych pojazdów drogowych, bez odpowiednich obostrzeń, doprowadzi do **dalszego przenoszenia ładunków z kolei na drogi, rozpoczęcia procesu przyspieszonej degradacji infrastruktury drogowej i zatrzymania poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

Panie Premierze,

Nie można jednocześnie deklarować, że kolej ma być absolutnym priorytetem i prowadzić politykę transportową, której poszczególne elementy stanowią ryzyko dla finansowania planów inwestycyjnych, zwiększają koszty prowadzenia przewozów towarowych koleją albo wzmacniają konkurencyjność transportu drogowego.

Nie kwestionujemy Pana deklaracji – przeciwnie, traktujemy je poważnie, dlatego oczekujemy, że będą one również właściwie traktowane przez ministrów, administrację rządową oraz spółki Skarbu Państwa.

Jeżeli kolej rzeczywiście jest priorytetem rządu, oczekujemy:

- **niezwłocznego przeprowadzenia reformy Funduszu Kolejowego bez dalszego odsuwania wejścia w życie gotowej już ustawy;**
- **prowadzenia polityki opłat za dostęp do infrastruktury w sposób wspierający, a nie osłabiający konkurencyjność kolei towarowej;**
- **uwzględniania wpływu regulacji dotyczących transportu drogowego na udział kolei w rynku przewozów towarowych.**

Wierzimy, że Pan Premier spowoduje podjęcie odpowiednich decyzji, które pozwolą zweryfikować, czy słowa o „absolutnym priorytecie” są rzeczywiście zobowiązaniem Prezesa Rady Ministrów i całego rządu, czy pozostaną jedynie polityczną deklaracją. Jako organizacje reprezentujące branżę deklarujemy otwartość na współpracę i zaangażowanie w realizację ambitnych planów rozwoju kolei jako istotnej gałęzi gospodarki narodowej i filaru bezpieczeństwa.

Z wyrazami szacunku

Marita Szustak

Prezes

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego

Wojciech Jurkiewicz

Prezes Zarządu

Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych

Adrian Furgalski

Przewodniczący Zarządu

Railway Business Forum