

## *Rekomendacje dotyczące rozwoju bocznic kolejowych*

*zgodnie z zapisami*

*„Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”*



*Ministerstwo Infrastruktury, 2024*

## SPIS TREŚCI

<b>1. WSTĘP</b> .....	<b>3</b>
1.1. UWARUNKOWANIA PRAWNE.....	5
1.2. CZY BOCZNICE KOLEJOWE STANOWIĄ OBIEKT INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ? .....	7
1.3. ART. 38 BA U.O.T.K. W ZAKRESIE SPECJALNEJ PROCEDURY DOT. ROZBIÓRKI BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	7
<b>2. OPIS STANU INFRASTRUKTURY BOCZNIC W POLSCE</b> .....	<b>8</b>
<b>3. BOCZNICE KOLEJOWE W TRANSPORCIE INTERMODALNYM</b> .....	<b>11</b>
3.1. BARIERY ROZWOJU BOCZNIC .....	11
3.2. ANALIZA SWOT DLA TRANSPORTU INTERMODALNEGO W POLSCE W KONTEKŚCIE BOCZNIC .....	11
3.3. OCZEKIWANIA RYNKU (ANKIETA).....	11
<b>4. KONSULTACJE Z RYNKIEM TOWAROWYM – RAPORT Z BADANIA ANKIETOWEGO</b> <b>12</b>	
4.1. DOSTĘP DO TERMINALI INTERMODALNYCH I BOCZNIC .....	13
4.2. OCENA PROCESU REALIZACJI INWESTYCJI NA INFRASTRUKTURZE PUNKTOWEJ.....	13
4.3. EFEKTY REALIZACJI PRAC PROWADZONYCH PRZEZ ZARZĄDCĘ INFRASTRUKTURY NA INFRASTRUKTURZE PUNKTOWEJ .....	13
4.4. OCENA WSPÓŁPRACY Z OPERATORAMI OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ.....	13
4.5. DOSTĘP DO PORTÓW MORSKICH .....	13
4.6. ROZWIĄZANIA W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY PRZEŁADUNKOWEJ .....	14
<b>5. WSPARCIE FINANSOWE BOCZNIC – ANALIZA PRZEPISÓW</b> .....	<b>14</b>
5.1. USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM.....	14
5.2. FUNDUSZ KOLEJOWY .....	14
5.3. POMOC PUBLICZNA PRZY FINANSOWANIU BOCZNIC KOLEJOWYCH .....	15
5.4. RZĄDOWY PROGRAM WSPARCIA ZADAŃ ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, W TYM W ZAKRESIE UTRZYMANIA I REMONTÓW, DO 2028 ROKU .....	15
<b>6. KRAJOWE PROGRAMY WSPARCIA FINANSOWEGO BOCZNIC ORAZ PRZYKŁADY Z INNYCH KRAJÓW</b> .....	<b>16</b>
6.1. FUNDUSZE EUROPEJSKIE NA INFRASTRUKTURĘ, KLIMAT, ŚRODOWISKO 2021-2027.....	16
6.2. KRAJOWY PLAN ODBUDOWY I ZWIĘKSZANIA ODPORNOŚCI .....	17
6.3. CONNECTING EUROPE FACILITY – CEF 2021-2027 .....	17
6.4. PROGRAMY WSPARCIA ROZWOJU TRANSPORTU TOWAROWEGO ORAZ BOCZNIC W INNYCH KRAJACH .....	18
6.4.1. NIEMCY .....	18
6.4.2. AUSTRIA .....	19
6.4.3. SZWAJCARIA .....	19
6.4.4. POZOSTAŁE KRAJE [SZWECJA, CZECHY, HOLANDIA] .....	19
6.4.5. DOTACJE UNLNE .....	20
<b>7. ISTNIEJĄCE I REKOMENDOWANE ZMIANY REGULACJI PRAWNYCH DOTYCZĄCYCH BOCZNIC</b> .....	<b>20</b>
7.1. ZWOLNIENIA PODATKOWE DLA CZYNNYCH BOCZNIC KOLEJOWYCH .....	20
7.2. REKOMENDOWANE ZMIANY REGULACJI PRAWNYCH.....	21
7.2.1. PRZECHODZENIE UPRAWNIEŃ DOTYCZĄCYCH ŚWIADECTW BEZPIECZEŃSTWA.....	21
7.2.2. UPROSZCZENIE PROCESU WYDAWANIA ŚWIADECTW BEZPIECZEŃSTWA.....	21
7.2.3. OPRACOWYWANIE I NADZOROWANIE DOKUMENTACJI.....	22
<b>8. PODSUMOWANIE</b> .....	<b>23</b>

## 1. WSTĘP

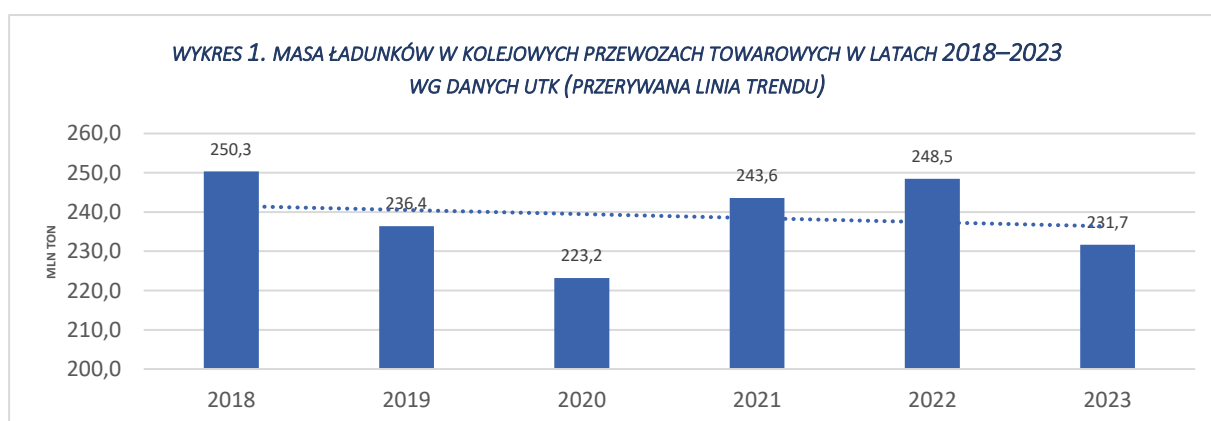
Przedstawione w Białej Księdze<sup>1</sup> rekomendacje dla polityki transportowej Unii Europejskiej, sformułowane w celu zredukowania wielkości emisji CO<sub>2</sub> o 60% do roku 2050 względem poziomów z roku 1990, zalecają, żeby do 2030 r. 30% ogółu przewozów ładunków na odległość większą niż 300 km było wykonywanych transportem mniej emisyjnym niż samochodowym, tj. kolejowym lub wodnym, zaś do 2050 r. ponad 50%<sup>2</sup>. Dokument zwraca też uwagę na stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, a do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jej jakości i przepustowości.

Infrastruktura bocznicowa pojawia się w ważnych punktach procesu transportu ładunków/towarów, i jej poprawa oraz wsparcie mogą mieć znaczący wpływ na rozwój transportu ładunków koleją.

Bocznica kolejowa stanowi ważny element infrastruktury kolejowej, łączący m.in. linie kolejowe z miejscami rozładunku/przeładunku towarów w obiektach infrastruktury usługowej, zwanych dalej „OIU” tj. punktach załadunkowych/terminalach przeładunkowych.

Jest to także istotny element dla transportu intermodalnego, który od ostatnich dwóch lat przeżywa w Polsce regres w związku z zawirowaniami na międzynarodowej scenie politycznej za wschodnią granicą Polski, skutkującymi m.in. zmianami kierunków i rodzajów potoków towarów, niepewną sytuacją geopolityczną oraz poszukiwaniem alternatywnych środków transportu i nowych kanałów dystrybucji ładunków ze wschodu na zachód.

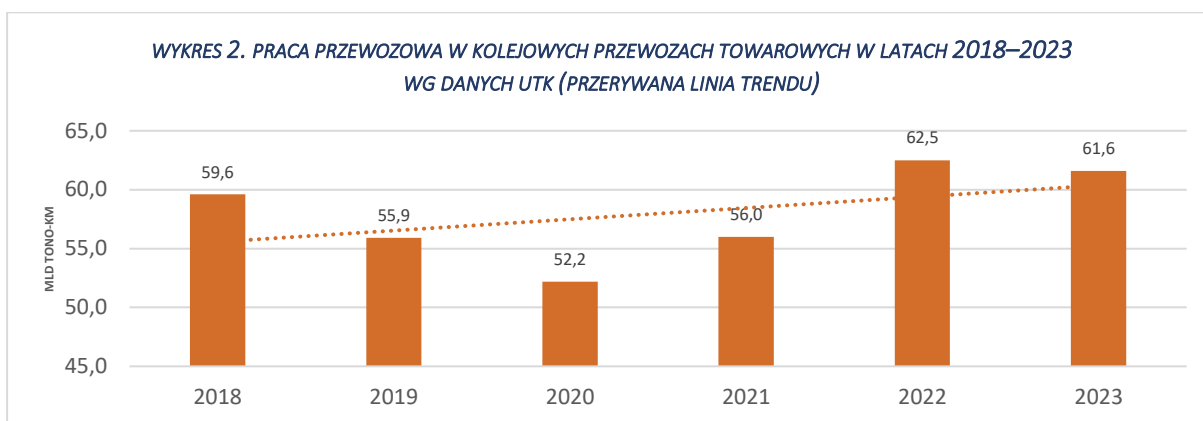
Regres kolejowego transportu towarów w Polsce w ostatnich latach widoczny jest w całej tej gałęzi transportu. W 2023 r. kolej przewiozła prawie 231,7 mln ton towarów co oznacza, że w porównaniu np. z 2022 r. ich masa była niższa o 16,9 mln ton (- 6,8 %).



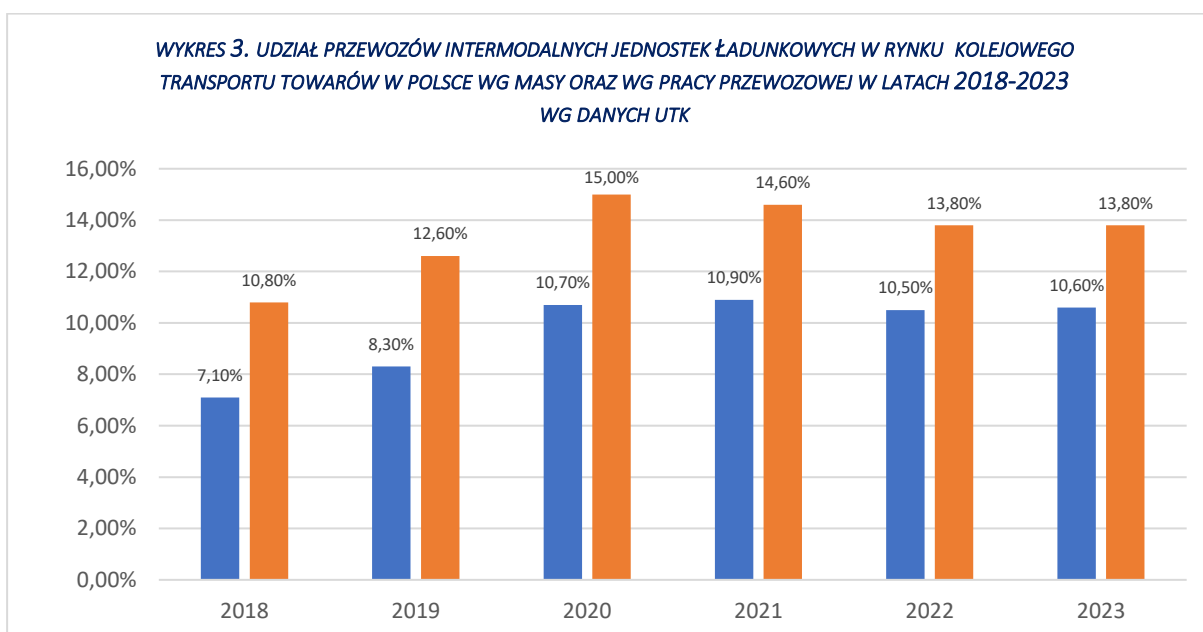
Mniejszy spadek rok do roku odnotowały wyniki pracy przewozowej, która wyniosła 61,6 mld tonokilometrów – o 0,9 mld tonokilometrów mniej (-1,4%) niż przed rokiem. Pomimo spadków, łączna wielkość pracy przewozowej z 2023 r. to i tak drugi najwyższy wynik na przestrzeni ostatniej dekady.

<sup>1</sup> Plan utworzenia jednolitego obszaru transportu dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Rada Unii Europejskiej, Bruksela, 29 marca 2011 r.

<sup>2</sup> SWD (2016) 226 final. The implementation of the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system" five years after its publication: achievements and challenges, dokument roboczy Komisji Europejskiej, 01.07.2016 Bruksela s. 21. „This goal has been based on the modelling scenarios carried out to support the impact assessment of the White Paper. All scenarios assumed that the long distance road freight transport will continue to grow. To achieve the 60% CO<sub>2</sub> reduction target by 2050 relative to 1990, part of the road freight growth (corresponding to 30% volumes over long distances by 2030) would need to be 'shifted' to other modes. For monitoring purposes at EU level this goal can be expressed as percentage points decrease in the modal share of road freight over 300 km in the total freight transport over 300 km. More specifically, this implies a 4 percentage points decrease by 2030 and 9 percentage points decrease by 2050 relative to the 2005 shares based on the on the modelling scenarios carried out to support the impact assessment of the White Paper”.



Udział przewozów intermodalnych jednostek ładunkowych w rynku kolejowego transportu towarów w Polsce wg masy oraz wg pracy przewozowej w latach 2018–2023 pokazuje z kolei poniższy wykres. Widzimy tu wspomniany wyżej regres od 2021 r. w zakresie **pracy przewozowej** oraz **masy przewiezionych towarów**.



Poza kwestiami poprawy infrastruktury bocznicowej, jej parametrów i dostępności, istotny jest także wypracowany nowy model wsparcia finansowego transportu intermodalnego z udziałem kolei, wypełniający warunek dokumentu „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”, zwanych dalej „KRTI” w postaci dodatkowej ulgi intermodalnej dla ładunków intermodalnych na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., zwanych dalej „PKP PLK” dla „szybkich” pociągów intermodalnych<sup>3</sup>. Model oparty jest na przeprowadzonych przez Szkołę Główną Handlową, badaniach rynku co do elastyczności popytowej różnych gałęzi transportu towarowego kolejowego<sup>4</sup>.

KRTI w ramach realizacji celu **IC Wspieranie rozwoju bocznic kolejowych** wskazują na dwa poniższe działania, zarówno o charakterze jednorazowym jak i działaniach ciągłych:

- a) przeprowadzenie opracowania programu wsparcia rozwoju bocznic kolejowych jako swoistego dokumentu diagnozy stanu i rekomendacji na przyszłość z uwzględnieniem możliwych instrumentów wsparcia właścicieli/operatorów bocznic kolejowych w zakresie wykorzystania np. instrumentów finansowych, podatkowych, w zakresie kosztów dostępu do tej infrastruktury, uregulowań prawnych,

<sup>3</sup> zob. Rekomendacje dotyczące wprowadzenia nowego systemu wsparcia transportu intermodalnego: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/ulga-intermodalna>.

<sup>4</sup> Szkoła Główna Handlowa w Warszawie na zlecenie PKP PLK przygotowała z końcem 2022 r. opracowanie dra Wolańskiego pn.: „Analiza rynku, o której mowa w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie warunków udostępniania infrastruktury kolejowej”.

- b) wspieranie działań w zakresie rewitalizacji, modernizacji i rozbudowy bocznic kolejowych w celu wzrostu liczby zmodernizowanych/rozbudowanych bocznic kolejowych, wzrostu liczby użytkowanych bocznic.

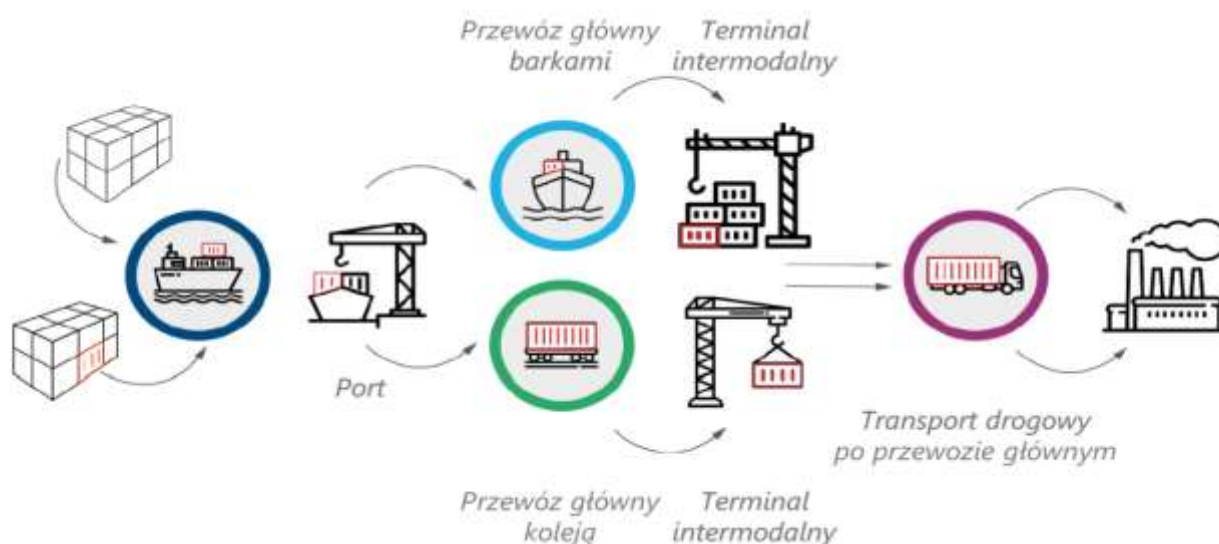
W procedowanym na dzień sporządzenia rekomendacji w Komisji Europejskiej wniosku do Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 92/106/EWG w odniesieniu do ram wsparcia na rzecz transportu intermodalnego towarów oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 w odniesieniu do obliczania oszczędności kosztów zewnętrznych i generowania danych zagregowanych<sup>5</sup>, położony jest np. duży nacisk na skracanie tzw. „ostatniej mili” w transporcie drogowym towarów skonteneryzowanych i zmniejszaniu kosztów zewnętrznych transportu drogowego.

Celem tych działań jest zatem zwiększenie konkurencyjności transportu intermodalnego np. kolejowego w porównaniu z transportem drogowym na duże odległości, aby pobudzić przejście z drogowego transportu towarowego na inne rodzaje transportu, a tym samym zmniejszyć koszty zewnętrzne.

Zwiększenie roli transportu kolejowego, morskiego i realizowanego wodami śródlądowymi w transporcie towarowym ogółem ma pomóc w zmniejszeniu zarówno negatywnych efektów zewnętrznych, jak i poziomu zużycia energii w transporcie. Warto tu zaznaczyć, że w 2023 r. w Polsce średnia odległość przewozu 1 tony koleją wyniosła prawie 266 km, czyli o ponad 14 km więcej niż w 2022 r. Jest to zarazem najwyższa wartość średniej odległości na przestrzeni ostatnich 10 lat.

RYSUNEK 1. PRZYKŁAD ŁAŃCUCHA LOGISTYCZNEGO W RAMACH INTERMODALNEGO TRANSPORTU TOWAROWEGO.

ŹRÓDŁO: EUROPEJSKI TRYBUNAŁ OBRACHUNKOWY



## 1.1. UWARUNKOWANIA PRAWNE

Bocznica kolejowa w rozumieniu art. 4 pkt 10 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 1786), zwanej dalej „u.o.t.k.” to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej. Ponadto ustawodawca w art. 4 pkt 10a u.o.t.k. wprowadził także definicję użytkownika bocznic kolejowych, tj. podmiotu zarządzającego bocznicą kolejową.

Bocznica kolejowa posiada odrębne świadectwo bezpieczeństwa, opracowany regulamin pracy bocznic kolejowych, który jest uzgodniony z zarządcą infrastruktury (stycznym dla infrastruktury bocznic) oraz zatwierdzony przez użytkownika. Do eksploatacji bocznic kolejowych nie wymaga się posiadania

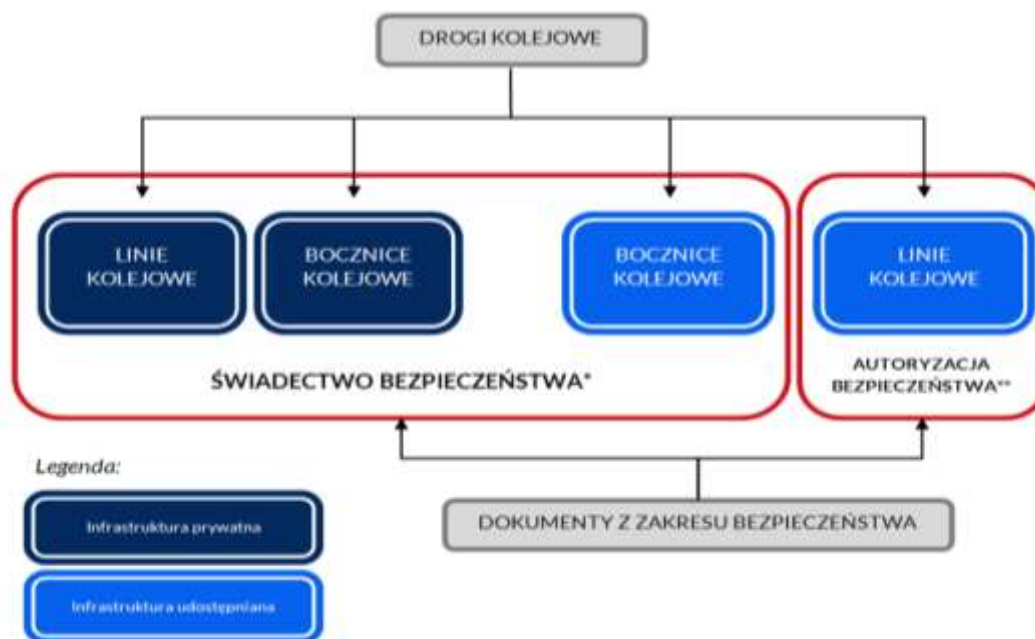
<sup>5</sup> zob. Wniosek - Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę Rady 92/106/EWG w odniesieniu do ram wsparcia na rzecz transportu intermodalnego towarów oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 w odniesieniu do obliczania oszczędności kosztów zewnętrznych i generowania danych zagregowanych: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CONSIL:ST\\_15200\\_2023\\_INIT](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CONSIL:ST_15200_2023_INIT).



autoryzacji bezpieczeństwa. Jeżeli natomiast zarządca infrastruktury posiada autoryzację bezpieczeństwa, nie wymaga się od niego pozyskania świadectwa bezpieczeństwa. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa może również obejmować bocznice stanowiące własność przedsiębiorstwa kolejowego, jeżeli są one ujęte w systemie zarządzania bezpieczeństwem.

Autoryzacja bezpieczeństwa stosownie do art. 4 pkt 18b u.o.t.k. jest dokumentem potwierdzającym ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej.

RYSUNEK 2. BOCZNICA KOLEJOWA - KLASYFIKACJA, WARUNKI, PODZIAŁ



W art. 44 pkt 2. u.o.t.k. ustawodawca wyłączył z obowiązku uzyskania licencji przewoźnika m.in. przedsiębiorców wykonujących przewozy wyłącznie po prywatnej infrastrukturze kolejowej, w tym na prywatnych bocznicach. Bocznicę prywatną zwolniona jest również ze stosowania przepisów u.o.t.k., dotyczących udostępniania infrastruktury kolejowej określonych w rozdziale 6 u.o.t.k. (art. 3 ust. 3 u.o.t.k.), rozdziale 6a u.o.t.k., a także przepisów rozdziału 7 u.o.t.k. w zakresie finansowania nie stosuje się do bocznic kolejowych oraz do przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy. Należy także wskazać, że w art. 18 ust. 2 u.o.t.k. zwalnia z obowiązku posiadania licencji i świadectwa maszynisty przez prowadzących pojazdy kolejowe m.in. na bocznicach kolejowych. Podmiot zarządzający bocznicą kolejową w związku ze wspomnianym zwolnieniem wystawia prawo kierowania pojazdem kolejowym oraz stosowne autoryzacje. Wyjątkiem od tego są przewoźnicy kolejowi posiadający jednolity certyfikat bezpieczeństwa i zarządcy posiadający autoryzację bezpieczeństwa. W ich przypadku pojazdy kolejowe na bocznicę może prowadzić maszynista zatrudniony przez nich lub świadczący na ich rzecz usługi z odpowiednią autoryzacją na daną infrastrukturę.

W przypadku bocznic, będących elementem OIU, zastosowanie znajdują przepisy rozdziału 6a u.o.t.k., które wskazują, że zarządzający obiektem sporządza statut obiektu, w którym określa, czy obiekt przeznaczony jest do udostępniania. Świadczący usługi może określić, że obiekt nie jest przeznaczony do udostępniania tylko w przypadku, gdy obiekt nie jest używany. W przypadku podjęcia przez zarządzającego bocznicę, decyzji o jej udostępnieniu, należy spełnić pozostałe wymagania określone w rozdziale 6a u.o.t.k. czyli opracować regulamin obiektu oraz cennik dostępu – skalkulowany zgodnie z zasadami określonymi w u.o.t.k.. Dopuszczalne jest również udostępnianie bocznic kolejowych w trybie rozdziału 6 u.o.t.k. (udostępnianie jazd manewrowych), jednak w praktyce sytuacje takie mają miejsce bardzo rzadko.

Opłaty za udostępnienie bocznic, wchodzącej w skład OIU, zgodnie z art. 36e u.o.t.k., nie mogą przekraczać kosztów jej udostępniania ponoszonych przez operatora powiększonych o rozsądny zysk

określony jako stopa zwrotu z kapitału własnego ustalona przez operatora, uwzględniająca ewentualne ryzyka, w szczególności związane z przychodami, oraz średnią stopę zwrotu dla danego sektora w ostatnich latach, nie większą niż 10%. Opłaty te nie podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, który może dokonać ich kontroli w związku ze skargą przewoźnika kolejowego na zapisy regulaminu dotyczące opłat.

Zapisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343), zwaną dalej „dyrektywą 2012/34/UE” wskazują, że infrastruktura bocznic nie podlega udostępnieniu, a zarządcy tej infrastruktury nie podlegają obowiązkom wskazanym w dyrektywie i nałożonym na zarządców infrastruktury. Motyw 12 dyrektywy 2012/34/UE wskazuje, że należy zagwarantować niedyskryminujący dostęp także do bocznic odgałęziających się od torów stacyjnych i szlakowych, takich jak bocznic zakładowe, niezależnie od ich własności, w przypadku gdy stanowią one tory dojazdowe do innych OIU, które są niezbędne do świadczenia usług przewozowych oraz w przypadku, gdy służą one lub mogą służyć więcej niż jednemu klientowi końcowemu.

Regulacje dotyczące udostępniania OIU zostały określone również w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (Dz. Urz. UE L 307/1). W rozporządzeniu tym ujęto m.in. zasady dotyczące rozpatrywania wniosków dostępowych oraz wymogi dotyczące publikacji informacji na temat danego OIU.

W ramach dostosowywania polskiego porządku prawnego do wymagań, określonych w prawie Unii Europejskiej, wdrożono do prawa krajowego regulacje między innymi dotyczące statusu infrastruktury prywatnej i udostępnianej.

Bocznic kolejowe podlegają kontroli Prezesa UTK, który kontroluje spełnianie warunków lub wymagań, zawartych m.in. w świadectwach bezpieczeństwa. Kontroluje on także zgodność działania m.in. zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic kolejowych, przewoźników kolejowych z przepisami prawa europejskiego i krajowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego. Zatem Prezes UTK posiada kompetencje nadzorcze w stosunku do udostępniania OIU (czyli także i bocznic) określone w u.o.t.k. np. poprzez kontrolę zgodności zapisów regulaminu dostępu do OIU z u.o.t.k. lub rozpatrywaniu skarg na odmowę dostępu do OIU.

## **1.2. CZY BOCZNICE KOLEJOWE STANOWIĄ OBIEKT INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ?**

Zgodnie z art. 4 pkt 51 u.o.t.k. OIU 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 u.o.t.k.. Mówiąc o OIU należy także wskazać operatora takiego obiektu, który został zdefiniowany w art. 4 pkt 52 u.o.t.k. operator OIU to podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do u.o.t.k.. Na bocznic kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 10 u.o.t.k. właściciel może ustanowić OIU na całości lub części.

## **1.3. ART. 38 BA U.O.T.K. W ZAKRESIE SPECJALNEJ PROCEDURY DOT. ROZBIÓRKI BOCZNICY KOLEJOWEJ**

Przy analizie przepisów, dot. bocznic kolejowych, warto zatrzymać się także przy art. 38 ba u.o.t.k., który zawiera mechanizm prawny, eliminujący niekontrolowaną likwidację infrastruktury kolejowej. Przy omawianiu tego zagadnienia warto odpowiedzieć sobie na pytanie czy mechanizm stosujemy tylko do bocznic publicznych czy również prywatnych? Czy przepisy te stosujemy w zakresie bocznic nieczynnych?

Czynności dotyczące likwidacji linii/bocznic kolejowej, o których mowa w art. 38ba u.o.t.k., należy interpretować w powiązaniu z definicjami normatywnymi oraz obowiązkami, wynikającymi z u.o.t.k. dla

zarządców infrastruktury. Bocznic kolejowa jest co do zasady infrastrukturą kolejową, a użytkownik bocznic kolejowej – szczególnym przypadkiem zarządcy infrastruktury.

W treści art. 3 u.o.t.k. wprowadzono wyłączenia od stosowania przepisów u.o.t.k., wyjątkiem jest tu stosowanie przepisów do infrastruktury nieczynnej w art. 38a-38ba u.o.t.k., w tym przepis regulujący likwidację drogi kolejowej, który znajdzie zastosowanie w art. 38ba.

Zgodnie z art. 4 pkt 1c u.o.t.k. infrastruktura prywatna to rodzaj infrastruktury kolejowej, wykorzystywanej wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub zarządcy, innych niż przewóz osób.

Wykładnia językowa art. 3 ust. 2, 3 i 6 u.o.t.k. w związku z art. 38ba ust. 6 u.o.t.k. wskazuje, że procedura przygotowania likwidacji drogi kolejowej określona w art. 38ba u.o.t.k. znajduje zastosowanie w stosunku do bocznic kolejowych niebędących infrastrukturą prywatną oraz w stosunku do nieczynnych bocznic kolejowych.

## 2. OPIS STANU INFRASTRUKTURY BOCZNIC W POLSCE

Bocznic kolejowe, jak już zostało zaakcentowane, stanowią element punktowej infrastruktury kolejowej i są częścią systemu transportowego kraju - to droga kolejowa, łącząca się z siecią linii kolejowych. Pełnią one funkcje: wykonywania załadunku/wyładunku wagonów, postoju, czynności utrzymaniowych, a także przemieszczania i włączania do ruchu pojazdów kolejowych po sieci kolejowej. Dzieli się je także na stacyjne i szlakowe w zależności od miejsca włączenia pojazdów kolejowych do sieci. Mogą mieć statut infrastruktury prywatnej lub infrastruktury udostępnianej. Bocznic funkcjonują samodzielnie lub są częścią infrastruktury usługowej w ramach terminali intermodalnych czy też centrów logistycznych. Są także elementem infrastruktury łączącej poszczególne gałęzie transportu tzw. ostatniej mili.

Według danych UTK<sup>6</sup> na dzień 2 kwietnia 2024 r. w obrocie prawnym znajdowało się **958** ważnych świadectw bezpieczeństwa, wydanych dla użytkowników bocznic kolejowych na obszarze Polski (powyższe nie uwzględnia świadectw bezpieczeństwa wydawanych dla wojskowych bocznic kolejowych).

Największa liczba bocznic prywatnych funkcjonuje w województwach śląskim i dolnośląskim, co wynika przede wszystkim z potrzeb m.in. przemysłu wydobywczego i ciężkiego, natomiast najmniejsza liczba bocznic działa w województwie lubuskim, zaś na 100 km<sup>2</sup> powierzchni regionu najmniejsza liczba bocznic kolejowych jest na Warmii i Mazurach, Mazowszu, Podlasiu, Lubelszczyźnie, Lubuskim i Pomorzu Zachodnim.

Potencjalnie silnym generatorem rozwoju infrastruktury bocznicowej stały się specjalne strefy ekonomiczne, zwane dalej „SSE”, które tworzono w Polsce pod koniec lat 90-tych. Dzięki zaoferowaniu ulg podatkowych i innych zachęt w strefach tych pojawiła się tendencja tworzenia parków przemysłowych, terminali, koncentrująca działalność firm w określonych obszarach terytorialnych. W 2018 r. dokonano istotnej nowelizacji ustawy o SSE – w jej efekcie SSE objęły obszar całego kraju.

Naturalną podstawą dla rozwoju infrastruktury bocznicowej jest także rozwój transportu intermodalnego i terminali intermodalnych w Polsce<sup>7</sup>. Większość terminali koncentruje się wokół aglomeracji, terenów przemysłowych, w portach morskich oraz na granicy z Białorusią. Trzy największe terminale znajdują się w portach w Gdańsku i Gdyni i stanowią ponad 50% łącznej przepustowości wszystkich terminali intermodalnych w Polsce.

Co do zasady terminale intermodalne obsługują przede wszystkim przesyłki statek-kolej, statek-droga (terminale morskie) oraz kolej-droga (terminale lądowe). Stąd też cel zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w transporcie intermodalnym musi być również uzupełniony działaniami mającymi na celu skrócenie „ostatniej mili” dostaw ładunków z terminali. Bardzo dużymi generatorami ruchu

<sup>6</sup> UTK prowadził RINF do marca 2024. Obecnie funkcjonuje europejski rejestr na podstawie: Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/777 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylającego decyzję wykonawczą 2014/880/UE.

<sup>7</sup> KRTI wskazuje na 49 istniejącym terminali, łączących co najmniej dwie gałęzie transportu oraz 22 planowane tego typu inwestycje.



transportu intermodalnego, a tym samym rozwoju infrastruktury bocznicowej są polskie porty morskie oraz terminale graniczne, co przedstawiają poniższe rysunki. Kluczową rolę odgrywają największe terminale morskie dedykowane obsłudze ruchu kontenerowego, tj.: BHCT - Baltic Hub Container Terminal Sp. z o.o., BCT - Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o. oraz GCT - Gdynia Container Terminal Sp. z o.o.

Największym terminalem w Polsce i jednocześnie na Bałtyku o funkcji typu „hub” jest BHCT zlokalizowany w Gdańsku. Na drugim miejscu jest terminal BCT w Gdyni. Nieco mniejszy, również w Gdyni, jest terminal GCT. Są one, zwłaszcza BHCT, częścią globalnych łańcuchów dostaw obsługujących największe kontenerowce. W związku z rosnącym wskaźnikiem konteneryzacji masy towarowej oraz wzrostem gospodarczym na najbliższą dekadę planowane są duże inwestycje, np.: w zakresie budowy i rozbudowy morskich terminali kontenerowych. Mianowicie, mowa m.in. o budowie głębokowodnego terminala kontenerowego w Porcie Świnoujście.

RYSUNEK 3. GŁÓWNE BEZPOŚREDNIA RELACJE INTERMODALNE Z PORTU GDAŃSK W 2023 R.

ŹRÓDŁO: UTK



RYSUNEK 4. GŁÓWNE BEZPOŚREDNIE RELACJE INTERMODALNE Z PORTU GDYNIA W 2023 R.

ŹRÓDŁO: UTK





Konieczność prowadzenia działań w kierunku rozbudowy infrastruktury punktowej, do której zalicza się również bocznicę wskazywana jest w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.Urz.U.E.L Nr 348, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem 1315/2013”.

Zawiera ono konkretne wskazania lokalizacyjne platform logistycznych i terminali towarowych na sieciach bazowej i komplementarnej w Polsce. W celu poprawy oferty transportu kolejowego implementowany jest projekt unijnych kolejowych korytarzy towarowych (Rail Freight Corridors – RFC). Przez Polskę biegną trzy korytarze: RFC5 (Bałtyk – Adriatyk), RFC8 (Morze Północne - Bałtyk) oraz RFC11 (tzw. korytarz bursztynowy, łączy południowo-wschodnią Polskę, Słowację, Węgry i Słowenię z granicą białoruską w Terespolu).

Polscy operatorzy intermodalni uruchamiają regularne przewozy intermodalne przede wszystkim z wykorzystaniem korytarza Bałtyk – Morze Północne (RFC8), a więc na osi wschód – zachód. Są to pociągi zarówno wewnątrz europejskie, jak i łączące Azję (Chiny) z Europą w tym: Brześć/Małaszewicze – Warszawa – Poznań Hamburg/Rotterdam/Duisburg/Antwerpia oraz Gliwice – Rotterdam. Ponadto, regularne pociągi intermodalne kursują również z Polski do portów nad Morzem Śródziemnym i Adriatykiem z wykorzystaniem korytarza RFC5 (Bałtyk – Adriatyk).

W odniesieniu do relacji importowo-eksportowych o relatywnie najniższej ofercie należą kierunki łączące krajowe centra gospodarcze z Adriatykiem, krajami Europy Środkowo-Wschodniej oraz krajami bałtyckimi, w tym: Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava (RFC5), Dąbrowa Górnicza – Warszawa – Kowno (RFC5), Wrocław – Koper (RFC5), Małaszewicze – Katowice – Koper (RFC11).

Polska jest świadoma perspektyw, jakie stwarzają przewozy po tzw. Nowym Jedwabnym Szlaku, a co za tym idzie roli, jaka przypada naszemu krajowi w utrzymaniu drożności szlaków kolejowych na linii Europa – Azja. Kluczową rolę pełni tu kolejowe przejście graniczne Terespol – Brześć, przez które przechodzi znakomita większość towarów transportowanych koleją z Chin do Europy. W celu dalszego usprawnienia przewozów prowadzone są szerokie działania inwestycyjne w rejonie ww. przejścia granicznego (rejon przeładunkowy Małaszewicze), a plany zakładają budowę trzeciego mostu kolejowego, co pozwoli znacząco zwiększyć przepustowość punktu przekraczania granicy. W wyniku wybuchu wojny w Ukrainie doszło do zamrożenia kontaktów ze stroną białoruską, niemniej należy przypuszczać, że w przyszłości może dojść do reaktywacji działań zmierzających do zwiększenia przepustowości ww. przejścia granicznego i tym samym umożliwienia zwiększenia potoku towarów

przewożonych koleją na kierunku Chiny – Europa. Obecnie niepewna przyszłość przewozów w kierunku wschód-zachód zachęcają do rozwoju nowych połączeń pomiędzy Dalekim Wschodem a Europą z korzyścią dla korytarzy w układzie północ-południe: RFC5 i RFC11.

Eliminacja wąskich gardeł (infrastrukturalnych, technologiczno-organizacyjnych, regulacyjnych) należy do kluczowych czynników poprawy konkurencyjności transportu kolejowego i dalszego rozwoju przewozów intermodalnych i co za tym idzie infrastruktury bocznicowej im towarzyszącej.

Identyfikacja działań w zakresie eliminacji wąskich gardeł i barier ograniczających funkcjonowanie i rozwój przewozów intermodalnych w relacjach importowo-eksportowych jest ściśle powiązana z przepustowością infrastruktury kolejowej i pozostałymi barierami rozwoju transportu intermodalnego. Ustalenie priorytetów dla transportu intermodalnego oraz usunięcia wąskich gardeł w celu zwiększenia przepustowości kolei zostało określone jako kamień milowy w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności, zwanego dalej „KPO” oraz w KRTI.

### 3. BOCZNICE KOLEJOWE W TRANSPORCIE INTERMODALNYM

#### 3.1. BARIERY ROZWOJU BOCZNIC

Podstawową identyfikowaną barierą jest wysoki poziom nakładów inwestycyjnych, niezbędnych do uruchomienia systemu intermodalnego, które mogą dotyczyć nie tylko zakupu intermodalnych jednostek ładunkowych, specjalistycznego taboru, ale również budowy bocznic kolejowej czy specjalnego wyposażenia terminala przeładunkowego. Zatem za istotny problem użytkownicy bocznic uznają wysoki koszt budowy i modernizacji samych bocznic oraz długi okres zwrotu z inwestycji. Wielokrotnie podkreślano istotny udział kosztów związanych z zakupem i dzierżawą nieruchomości potrzebnych do prowadzenia działalności bocznicowej.

#### 3.2. ANALIZA SWOT DLA TRANSPORTU INTERMODALNEGO W POLSCE W KONTEKŚCIE BOCZNIC

- niewystarczająca jakość usług kolejowych, w tym częste opóźnienia w przewozach, wynikające m.in. z konieczności postojów na stacjach granicznych czy bocznicach;
- brak dedykowanej przewozom intermodalnym infrastruktury punktowej na stacjach kolejowych, w tym m.in. bocznic, torów manewrowych, itp.;
- niedostateczny rozwój systemu bocznic kolejowych oraz znikoma wielkość przewozów rozproszonych.

#### 3.3. OCZEKIWANIA RYNKU (ANKIETA)

Z przeprowadzonych badań ankietowych wynika, że podmioty wskazywały na zbyt skomplikowane i nadmierne wymagania formalno-prawne<sup>8</sup>. Wymaga to zaangażowania znacznych środków finansowych. Dofinansowanie mogłoby być uzależnione np. od przeładowanej masy towarów.

Jako główne przyczyny wyboru danej lokalizacji terminala intermodalnego zostały wskazane:

- dostęp / istnienie działającej / łatwej do uruchomienia bocznic kolejowej;
- istnienie kiedyś w danym miejscu innego terminala / placu ładunkowego / innej infrastruktury;
- dobry dostęp do infrastruktury drogowej wysokiej klasy.

<sup>8</sup> W związku z wejściem przepisów tzw. IV pakietu kolejowego od 31 października 2020 roku w miejsce certyfikatów bezpieczeństwa część A i część B przewoźnikowi kolejowemu wydawany jest jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

WYKRES 4. PRZYCZYNY WYBORU LOKALIZACJI TERMINALA INTERMODALNEGO W ŚWIETLE WYNIKÓW BADAŃ ANKIETOWYCH



Program rozwoju bocznic powinien być objęty zakresem wsparcia, co pokazują również wyniki przeprowadzonych konsultacji z organizacjami reprezentującymi korzystających z usług kolejowych przewoźników towarowych.

Postulat rewitalizacji, modernizacji i rozbudowy bocznic kolejowych winien być poparty rozwiązaniami zawierającymi rzeczywiste udogodnienia dla zarządców infrastruktury oraz instrumenty prawno-organizacyjne likwidujące nadmierne bariery dla takiej działalności. Dużego znaczenia nabierają również inwestycje uzupełniające w stosunku do dużych inwestycji liniowych, tj. rozwijanie sieci torów ładunkowych na stacjach, czy wspieranie budowy torów głównych dodatkowych na stacjach, co w następstwie będzie miało wpływ na zdolność przepustową i na płynność ruchu.

#### 4. KONSULTACJE Z RYNKIEM TOWAROWYM – RAPORT Z BADANIA ANKIETOWEGO

Prezes UTK, jako organ właściwy w sprawach regulacji rynku kolejowego, cyklicznie przeprowadza konsultacje z interesariuszami, w celu pozyskania opinii na temat kolejowych przewoźników towarowych w Polsce. Trzecia edycja raportu z konsultacji z rynkiem towarowym<sup>9</sup>, jest podsumowaniem informacji na temat wszystkich trudności i wyzwań, jakich w ostatnim czasie doświadczyli uczestnicy tego rynku w Polsce.

Po odwołaniu stanu epidemii w Polsce, w czasach adaptacji branży do nowej rzeczywistości, wybuchła wojna w Ukrainie, która w większym zakresie niż pandemia COVID-19 wpłynęła na rynek kolejowy, tj.: sankcje, wzrosty cen paliw, inflacja, blokada portów na Morzu Czarnym, stagnacja gospodarcza w Europie. Trudności w największym zakresie odczuł transport intermodalny. Na tle sytuacji geopolitycznej priorytetem stał się przewóz określonych grup towarów, co spowodowało zatory na przejściach granicznych i w portach, a także braki taborowe. Ograniczało to możliwości transportu pozostałych grup towarowych.

Raport z konsultacji został podzielony na pięć części tematycznych i w trzeciej grupie obejmuje on infrastrukturę bocznic - współpraca z zarządcą infrastruktury, z operatorami OIU i bocznicami.

Największa grupa osób, która uczestniczyła w badaniu (71 z 186), to podmioty korzystające z usług transportu kolejowego. Nieznacznie mniejsza (67 z 186) była reprezentacja przewoźników kolejowych.

W pozostałej grupie (36 z 186) znaleźli się przedstawiciele użytkowników bocznic, a także zarządców infrastruktury oraz inne podmioty powiązane z branżą kolejową.

<sup>9</sup> <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/20991,Raport-konsultacje-z-rynkiem-towarowym-2023.html>

Ważna jest rozbudowa infrastruktury kolejowej, która usprawni ruch w obrębie terminali (tory odstawcze, bocznic), a także większa liczba małych terminali. W badaniu ankietowym wskazano na kwestię złagodzenia przepisów, jakie muszą spełniać bocznic kolejowe - uproszczenia procedur dotyczących uzyskania świadectwa bezpieczeństwa dla użytkownika bocznic kolejowej.

#### 4.1. DOSTĘP DO TERMINALI INTERMODALNYCH I BOCZNIC

Wśród respondentów, którzy wyrazili swoje zdanie na temat dostępności do terminali i bocznic, **dominuje ocena pozytywna – 31,2%, przy czym także 48,4% respondentów zaznaczyło odpowiedź: nie mam zdania/nie dotyczy**, a negatywną odpowiedź – 20,4% respondentów.

Sygnalizowane problemy to:

- za mała jest liczba terminali lub trudno dostępne;
- terminale charakteryzuje ograniczona przepustowość, w tym długi czas oczekiwania, brak wolnych terminów załadunku/wyładunku (tzw. „slotów”);
- ograniczony dostęp do terminali/bocznic ze względu na prace prowadzone na sieci PKP PLK;
- ograniczenia wynikające z niedostosowania infrastruktury terminala/bocznic, np. za mało torów zdawczo-odbiorczych, brak elektryfikacji, niedoinwestowanie;
- operatorzy niechętnie udostępniają swoje terminale podmiotom trzecim.

#### 4.2. OCENA PROCESU REALIZACJI INWESTYCJI NA INFRASTRUKTURZE PUNKTOWEJ

Wśród udzielonych odpowiedzi **68,8% respondentów zaznaczyło opcję „nie mam zdania”**, a zdaniem **22% respondentów proces realizacji inwestycji na infrastrukturze punktowej należy ocenić negatywnie**. Pojawiają się tutaj problem inwestycji, które powodują degradację infrastruktury punktowej poprzez jej likwidację (np. likwidację części torów lub całych obiektów, skrócenie długości użytkowej torów ładunkowych, pominięcie potrzeb ruchu towarowego).

#### 4.3. EFEKTY REALIZACJI PRAC PROWADZONYCH PRZEZ ZARZĄDCĘ INFRASTRUKTURY NA INFRASTRUKTURZE PUNKTOWEJ

**Najwięcej respondentów 44% stwierdziło, że nie zauważyli oni żadnych efektów realizowanych prac, a prawie 38,2% zaznaczyło opcję „nie dotyczy”**. Wśród pozytywnych efektów prowadzonych prac przede wszystkim wskazano:

- poprawę bezpieczeństwa;
- poprawę jakości i parametrów infrastruktury;
- zwiększenie dostępności usług;
- poprawę układów stacyjnych i funkcjonalności terminali.

#### 4.4. OCENA WSPÓŁPRACY Z OPERATORAMI OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

**Pozytywnie na temat współpracy z operatorami obiektów infrastruktury usługowej wypowiedziało się 32,8% respondentów, negatywnie 3,8%, zaś 63,4% wybrało opcję „nie mam zdania/nie dotyczy”**. Wśród zastrzeżeń do współpracy ankietowani wymienili m.in.:

- trudność w zaplanowaniu skorzystania z usługi, z powodu braku informacji czy obiekt będzie dostępny;
- niską jakość usług;
- brak elastyczności.

#### 4.5. DOSTĘP DO PORTÓW MORSKICH

W pytaniu o dostęp do portów morskich **ocenę pozytywną wyraziło 23,1% respondentów, negatywnie ten dostęp oceniło 19,9%, natomiast znowu bardzo dużo bo aż 57% respondentów wskazało, że w tym zakresie nie ma zdania bądź to pytanie ich nie dotyczy**. Najczęściej wskazywanymi problemami w dostępie do portów morskich były:



- niska przepustowość (zarówno ze względu na możliwości portu, jak i infrastruktury dojazdowej) oraz długi czas oczekiwania na wjazd do portu;
- niedostosowanie portów do obsługi dużej liczby pociągów;
- brak koordynacji między portami a zarządcą infrastruktury;
- zbyt krótkie okna przeładunkowe;
- zbyt długi czas przeładunków.

#### 4.6. ROZWIĄZANIA W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY PRZEŁADUNKOWEJ

Zdaniem respondentów transport intermodalny dla dalszego rozwoju potrzebuje zapewnienia odpowiedniej infrastruktury liniowej i punktowej. Udzielający odpowiedzi twierdzą, że **ważne są inwestycje w infrastrukturę przeładunkową, w tym m.in. rozbudowa infrastruktury kolejowej usprawniającej ruch w obrębie terminali, np. tory odstawcze, bocznice - 58,6%**.

Zwrócono też uwagę na inwestowanie w infrastrukturę do załadunku/rozładunku kontenerów po stronie klientów/operatorów bocznic.

## 5. WSPARCIE FINANSOWE BOCZNIC – ANALIZA PRZEPISÓW

### 5.1. USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Zgodnie z art. 3 ust. 6 u.o.t.k. przepisów rozdziału 7 dotyczących finansowania transportu kolejowego, nie stosuje się do bocznic kolejowych oraz do przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy. Stąd objęcie bocznic kolejowych dofinansowaniem z budżetu państwa, wymagałoby zniesienia wskazanego wyłączenia (uchylenie z ww. przepisu odniesień do rozdziału 7 u.o.t.k.), aby umożliwić objęcie dofinansowaniem z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego, działalności zarządcy bocznic kolejowej, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, pod warunkiem, że taka bocznic nie byłaby uznana jako OIU, ale jako droga kolejowa.

Bezspornie niektóre z bocznic kolejowych mogą pełnić jedynie funkcje drogi kolejowej, bez jednoczesnego pełnienia funkcji usługowych, wymienionych w załączniku nr 2 ust. 2 i 3 do u.o.t.k. (mowa tu o bocznicach służących do przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej, stanowiących drogę kolejową, umożliwiającą dojazd do położonych przy niej przedsiębiorstw).

### 5.2. FUNDUSZ KOLEJOWY

Na mocy art. 3 ust. 1, pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 roku o funduszu kolejowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 21), zwanej dalej „ustawą o funduszu kolejowym” fundusz gromadzi środki finansowe na przygotowanie oraz realizację budowy i przebudowy linii kolejowych, remonty i utrzymanie linii kolejowych, likwidację zbędnych linii kolejowych oraz wydatki bieżące PKP PLK związane z zadaniami zarządcy infrastruktury kolejowej.

Ustawa o funduszu kolejowym wskazuje w art. 4 ust. 3e, że środki Funduszu mogą być przeznaczone na dofinansowanie działalności zarządców infrastruktury kolejowej, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

W treści ustawy o funduszu kolejowym zawarto wyłączenia, uniemożliwiających dofinansowanie bocznic kolejowych:

- na mocy treści art. 3 ust. 3 ustawy o funduszu kolejowym dofinansowanie zadań zarządców ze środków Funduszy możliwe jest na zasadach opisanych w rozdziale 7 u.o.t.k., a zatem nie dotyczy bocznic kolejowych;
- zgodnie z zapisami art. 3 ust. 1 ustawy o funduszu kolejowym środki Funduszu mogą być przeznaczone jedynie na realizację budowy i przebudowy linii kolejowych oraz remonty i utrzymanie linii kolejowych, zarządzanych przez PKP PLK.
- zgodnie z art. 4., że środki przeznaczone na finansowanie zadań, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1, mogą być przekazywane tylko na rzecz zarządców infrastruktury kolejowej zapewniających

przewoźnikom kolejowym dostęp do tej infrastruktury na podstawie przepisów rozdziału 6 u.o.t.k., chyba że odrębne przepisy nakładają na przedsiębiorcę niebędącego zarządcą infrastruktury obowiązek likwidacji zbędnych linii kolejowych; w takim przypadku przepisy ustawy stosuje się odpowiednio.

Zatem finansowanie lub dofinansowanie przysługuje wyłącznie zarządcom udostępniającym infrastrukturę w rozumieniu ustawy o funduszu kolejowym, więc **ustawa nie przewiduje możliwości dofinansowania użytkownika bocznicy.**

### **5.3. POMOC PUBLICZNA PRZY FINANSOWANIU BOCZNIC KOLEJOWYCH**

Ponieważ bocznic kolejowe, zgodnie z wytycznymi zawartymi w u.o.t.k., wypełniają wymogi uznania za OIU, ich dofinansowanie może zakłócać konkurencję, co sprawia, że pomoc finansową dedykowana bocznicom kolejowym lub działającym na nich przedsiębiorcom należy uznać za pomoc publiczną.

Pod pewnymi warunkami Komisja Europejska może jednak uznać pomoc przekazywaną przedsiębiorstwom kolejowym za zgodną ze wspólnym rynkiem. Zgodnie z art. 107 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej z dnia 25 marca 1957 r. (Dz.U. 2004 Nr 90, poz. 864), za zgodną z rynkiem zewnętrznym może zostać uznana:

- a) pomoc przeznaczona na sprzyjanie rozwojowi gospodarczemu regionów, w których poziom życia jest nienormalnie niski lub regionów, w których istnieje poważny stan niedostatecznego zatrudnienia, jak również regionów, o których mowa w artykule 349, z uwzględnieniem ich sytuacji strukturalnej, gospodarczej i społecznej;
- b) pomoc przeznaczona na wspieranie realizacji ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania lub mająca na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w gospodarce Państwa Członkowskiego;
- c) pomoc przeznaczona na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem;
- d) pomoc przeznaczona na wspieranie kultury i zachowanie dziedzictwa kulturowego, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej i konkurencji w Unii w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem;
- e) inne kategorie pomocy, jakie Rada może określić decyzją, na wniosek Komisji.

O ile zatem, możliwe będzie wskazanie, że dofinansowanie bocznic kolejowych spełni któryś z wymienionych warunków, możliwe będzie uzyskanie zgody Komisji Europejskiej na taką pomoc.

### **5.4. RZĄDOWY PROGRAM WSPARCIA ZADAŃ ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, W TYM W ZAKRESIE UTRZYMANIA I REMONTÓW, DO 2028 ROKU**

Zatwierdzony 7 listopada 2023 r., uchwałą nr 208/2023 Rady Ministrów Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 r.<sup>10</sup>, ustanawia ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową.

Główne korzyści wynikające z programu wsparcia to zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej, likwidacja zaległości utrzymaniowych, zachowanie sieci linii kolejowych oraz wieloletnie umowy na utrzymanie i remonty linii kolejowych. W tzw. pakiecie minimalnym infrastruktury PKP PLK znajdują się także drogi dojazdowe do bocznic kolejowych. W tym kontekście zatem środki na utrzymanie tej infrastruktury kolejowej służą wsparciu infrastruktury bocznicowej.

---

<sup>10</sup> zob. Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rzadowy-program-wsparcia-zadan-zarzadcow-infrastruktury-kolejowej-w-tym-w-zakresie-utrzymania-i-remontow-do-2028-roku2>

Program stanowi kontynuację 5-letniego programu z 2018 r. pn. „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”.

Program finansowany jest z środków budżetu państwa i Funduszu Kolejowego. Na jego realizację w latach 2024-2028 ze środków publicznych założono łączny limit w wysokości 49 216,5 mln zł, w tym z budżetu państwa 44 005,4 mln zł.

## **6. KRAJOWE PROGRAMY WSPARCIA FINANSOWEGO BOCZNIC ORAZ PRZYKŁADY Z INNYCH KRAJÓW**

### **6.1. FUNDUSZE EUROPEJSKIE NA INFRASTRUKTURĘ, KLIMAT, ŚRODOWISKO 2021-2027**

Przewidywane typy inwestycji w ramach Działania 5.6. Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, zwanymi dalej „FEnIKS” to:

- budowa i przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych;
- budowa i przebudowa dedykowanej infrastruktury kolejowej (m.in. bocznice), portowej i drogowej, niezbędnej do ich włączenia w sieć linii kolejowych/sieć drogową/sieć transportu wodnego;
- zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych;
- zakup lub modernizacja taboru kolejowego i specjalistycznego sprzętu wykorzystywanego w przewozach intermodalnych;
- zakup lub modernizacja systemów telematycznych i satelitarnych związanych z transportem intermodalnym.

**Planowany budżet: 230 mln EURO.**

**(160 mln EUR dla sieci TEN-t oraz 70 mln poza siecią TEN-t).**

Pomoc może być udzielona przedsiębiorcy jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu, zwanej dalej „EFTA”, mającemu siedzibę, oddział lub przedstawicielstwo na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na realizację przedsięwzięcia w zakresie transportu intermodalnego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Istotnym warunkiem wsparcia jest zobowiązanie, że przedmiot realizacji przedsięwzięcia objęty pomocą będzie wykorzystywany wyłącznie na potrzeby transportu intermodalnego.

Ogłoszenie wstępnej kwalifikacja projektów, która polega na przeprowadzeniu naboru wniosków o udzielenie pomocy publicznej na inwestycje w zakresie transportu intermodalnego w ramach FEnIKS oraz na dokonaniu ich wstępnej oceny przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, zwanym dalej „CUPT” pod kątem kwalifikowania się projektu do otrzymania pomocy, planowane jest w II połowie 2024 r.

Nabór wniosków o dofinansowanie, uzależniony jest od terminu zatwierdzenia programu pomocowego. Projekt Rozporządzenia Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 przekazany został 27 maja b.r. do KE.

Ogłoszenie naboru dla Działania 5.6. FEnIKS planowane jest w IV kwartale 2024 r. Okres kwalifikowania wydatków do 31 grudnia 2029r.

Ograniczenie wsparcia bocznic, tylko do tych służących przewozom intermodalnym, wynika z dwóch powodów:

- zbyt małej alokacji UE w stosunku do potrzeb sektora kolejowego, wynikających przede wszystkim z konieczności dokończenia sieci bazowej TEN-T (Trans-European Transport Networks) do 2030 r.;

- zobowiązania dotyczące uwzględnienia zasady Do No Significant Harm - (DNSH) czyli „nie czynić poważnych szkód środowisku” w realizowanych inwestycjach i co za tym idzie, braku wsparcia dla przedsięwzięć mogących służyć transportowi paliw kopalnych.

## **6.2. KRAJOWY PLAN ODBUDOWY I ZWIĘKSZANIA ODPORNOŚCI**

W komponencie inwestycji E2.1.3 Projekty intermodalne KPO realizowane będą inwestycje wpisujące się w cele określone w opracowywanym dokumencie kierunkowym dla obszaru transportu intermodalnego. Podejmowane inwestycje będą obejmowały zarówno działania punktowe w obszarze budowy, rozbudowy i unowocześnienia terminali przeładunkowych, bocznic prowadzących do terminali i bocznic w terminalach, zakupu specjalistycznego taboru służącego do wykonywania przewozów intermodalnych, a także w odniesieniu do urządzeń wykorzystywanych do przeładunku. Projekty mogą obejmować także, jako element składowy, działania z zakresu cyfryzacji zwiększające efektywność funkcjonowania terminali i obsługi towarów.

**W ramach KPO mogą ubiegać się o wsparcie na budowę/wyposażenie infrastruktury terminalowej wszyscy zarządzający obiektami, położonymi w sieci TEN-T zgodnie z listą terminali drogowo-kolejowych w Załączniku II do rozporządzenia 1315/2013<sup>11</sup> rozumiane, jako położenie w granicach administracyjnych miasta, wymienionego w ww. załączniku lub na terenie powiatu graniczącego z tym miastem.**

### **Planowany budżet: 175 mln EURO.**

Pomoc może być udzielona przedsiębiorcy jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej lub EFTA, mającemu siedzibę, oddział lub przedstawicielstwo na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na realizację przedsięwzięcia w zakresie transportu intermodalnego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Istotnym warunkiem wsparcia jest zobowiązanie, że przedmiot realizacji przedsięwzięcia objęty pomocą będzie wykorzystywany wyłącznie na potrzeby transportu intermodalnego.

W dniu 31 marca 2023 r. ogłoszona została wstępna kwalifikacja projektów, która polega na przeprowadzeniu naboru wniosków o udzielenie pomocy publicznej na inwestycje w zakresie transportu intermodalnego w ramach KPO oraz na dokonaniu ich wstępnej oceny przez CUPT pod kątem kwalifikowania się projektu do otrzymania pomocy <sup>12</sup>

W dniu 26 marca 2024 r. Komisja Europejska zatwierdziła zgodnie z przepisami UE polski program dofinansowania inwestycji w transporcie intermodalnych z środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności.

Nabór wniosków o objęcie wsparciem trwa od 16 maja do 31 sierpnia 2024 r.<sup>13</sup>

Zgodnie z rewizją KPO data podpisania umów o objęcie wsparciem to IV kwartał 2024 r. Okres kwalifikowania wydatków do 30 czerwca 2026 r.

## **6.3. CONNECTING EUROPE FACILITY – CEF 2021-2027**

Istnieje jeszcze trzeci instrument, który pozwala na wsparcie infrastruktury bocznicowej. Instrumentem tym jest Connecting Europe Facility – CEF („Łącząc Europę”), zwany dalej „CEF” na lata 2021-2027, który stanowi kontynuację działania CEF z perspektywy 2014-2020 – stąd też bywa nazywany CEF 2.

CEF ma na celu dalsze wspieranie modernizacji i budowy infrastruktury położonej na transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T (Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie oraz Morze Północne – Morze Bałtyckie).

W ramach CEF 2021-2027 wsparcie UE będzie skierowane na min. na następujące priorytety inwestycyjne, w ramach których dofinansowany może zostać transport intermodalny.

- Działania związane z interpretacyjnymi i multimodalnymi sieciami:
  - drogi, terminale kolejowo-drogowe i multimodalne platformy logistyczne.

<sup>11</sup> Obecnie odbywa się procedowanie zmian do rozporządzenia 1315/2013.

<sup>12</sup> zob. <https://www.cupt.gov.pl/prekwalifikacja/%prekwalifikacje-category%/wstepna-kwalifikacja-projektow-kpo-intermodal/>

<sup>13</sup> zob. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/srodki-z-kpo-na-transport-intermodalny>

- Działania związane z poprawą dostępu drogowego do portów morskich oraz śródlądowych, oraz terminali drogowo-kolejowych:
  - budowa i modernizacja terminali kolejowo-drogowych;
  - działania związane z poprawą dostępu drogowego do portów morskich oraz śródlądowych, oraz terminali drogowo-kolejowych.

### **Budżet CEF w sektorze transportu na lata 2021-2027 to 25,6 mld EURO.**

#### **Projekty w ramach CEF nie są objęte zasadami pomocy publicznej i nie ma warunku wykorzystywania wyłącznie na potrzeby transportu intermodalnego.**

Wysokość dofinansowania w puli ogólnej wynosi do 50% dla projektów studyjnych oraz dla robót 30% lub 50% w ramach połączeń transgranicznych, śródlądowych dróg wodnych, interoperacyjności kolei, systemów aplikacji telematycznych, nowych technologii i innowacji, poprawy infrastruktury pod kątem bezpieczeństwa, działań dostosowujących infrastrukturę transportową do celów kontroli granic zewnętrznych UE.

W ramach pierwszego naboru CEF ogłoszonego w 2021 r. w ramach puli ogólnej wsparcie uzyskał m.in. projekt dotyczący przeładunku towarów, którego beneficjentem jest firma Schavemaker Invest Sp. z o.o., tj. „Rozbudowa intermodalnego terminala kontenerowego w Kątach Wrocławskich znajdującego się w korytarzu Morze Północne – Bałtyk oraz Bałtyk – Adriatyk”. Beneficjent projektu otrzyma dofinansowanie na kwotę ponad 2,7 mln euro.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiającym instrument „Łącząc Europę” art. 4 pkt 1 wskazuje, że zgodnie z unijnym celem, jakim jest uwzględnianie działań w dziedzinie klimatu w unijnych politykach sektorowych i funduszach unijnych, w ramach działań CEF przeznacza się 60% jego całkowitej puli środków finansowych na cele klimatyczne. Oznacza to premiowanie inwestycji m.in. w infrastrukturę kolejową i paliwa alternatywne, co też wpisuje się w cele rozwoju transportu intermodalnego, zawarte w KRTI.

#### **6.4. PROGRAMY WSPARCIA ROZWOJU TRANSPORTU TOWAROWEGO ORAZ BOCZNIC W INNYCH KRAJACH**

##### **6.4.1. NIEMCY**

W Niemczech obowiązują trzy rodzaje subsydiów:

1. Dotacje natychmiast ujmowane jako przychód ("Dotacje OpEx") - ich przyznanie wiąże się z obniżeniem kosztów zapewnienia usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej;
2. Dotacje inwestycyjne ("Dotacje CapEx") - zmniejszenie kosztu zapewnienia usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w latach okresu użytkowania dotowanego składnika aktywów;
3. Bezpośrednie dotacje na usługi kolejowego transportu towarowego - wypłacane zarządcy i odliczane od stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, które ma zapłacić przewoźnik kolejowy - płaci tylko kwotę pomniejszoną o dotacje. Redukcja stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w roku 2022 miała poziom ok. 45%.

W Niemczech funkcjonują dotacje dla przewozów rozproszonych, dofinansowanie do opłat za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej za korzystanie z urządzeń do formowania składów pociągów i urządzeń manewrowych.

Załadowcy pragnący uzyskać podłączenie do publicznej sieci kolejowej mogą od 2004 r. ubiegać się o publiczne wsparcie na podstawie wytycznej federalnej Richtlinie zur Förderung des Neu und Ausbaus, der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiteren Anlagen des Schienengüterverkehrs. W 2020 r. udzielono wsparcia w 6 przypadkach. Ze środków publicznych pokrywana jest co najwyżej połowa kosztów budowy od podstaw, odnowienia lub reaktywacji bocznic i do 80 podobnych kosztów w przypadku obiektów wielofunkcyjnych.

W przypadku budowy drogi kołowej, łączącej zakład produkcyjny załadowcy z siecią drogową, wszystkie koszty ponosi strona publiczna. Na koniec roku 2020 funkcjonowało 2307 bocznic kolejowych, podczas gdy w 1994 r. było ich ponad 11 tys. w Niemczech.



#### 6.4.2. AUSTRIA

Ze względu na usytuowanie geograficzne, dużą rolę w Austrii odgrywa międzynarodowy transport towarów kolejną. Przez Austrię przebiegają dwa kolejowe korytarze towarowe na trasie półn-półd (RFC 3, RFC 5) oraz jeden kolejowy korytarz towarowy na trasie wsch-zach (RFC 9). Na terytorium Austrii znajduje się 16 terminali towarowych (z czego 13 zlokalizowanych na trasie korytarzy transeuropejskiej sieci TEN-T) oraz funkcjonuje 536 prywatnych użytkowanych linii kolejowych.

Ze względu na politykę transportową i potrzebę zapewnienia wszystkim operatorom równych warunków działania (zapewnienie konkurencji) przewidziane są trzy rodzaje dotacji ze względu na rodzaj ładunku:

1. przewozy rozproszone (dotacja na wagon);
2. transport kombinowany krajowy/międzynarodowy (intermodalne pociągi kontenerowe – dotacja na kontener);
3. rolling highway (dotacja na ciężarówkę).

Łączna wartość przyznanych w 2022 r. dotacji sięgnęła ok. 140 mln EUR. Beneficjentami dotacji w 47% były przewozy rozproszone, 44% otrzymał transport intermodalny (z czego 29% trafiło do Rail Cargo Austria, a 71% do konkurentów).

Narodowy zarządca infrastruktury kolejowej (ÖBB-Infrastruktur) dodatkowo zapewnia usługi manewrowe po niskich cenach dla wszystkich przewoźników kolejowych. Istnieją również dotacje dla bocznic prywatnych - dotacje bezpośrednie połączenie terminalu z siecią kolejową, dotacje pośrednie (operatorzy mogą ponieść niższe koszty świadczenia usług). Od 2020 r. przewoźnicy realizujący przewóz towarów ponoszą opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej, oparte wyłącznie na kosztach bezpośrednich (bez markupów). Od 2023 r. obowiązują dopłaty do opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych.

W Austrii wprowadzono dodatkowo program wspierający rozwój bocznic (*Programm für die Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen - „Łączenie kolei i Terminali”*). Program obowiązuje od 01.01.2023 r. do 31.12.2027 r.

#### 6.4.3. SZWAJCARIA

Szwajcaria wprowadziła różne udogodnienia dla transportu intermodalnego m.in.:

1. zwolnienie z opłat drogowych za dojazd do terminalu intermodalnego;
2. 30% obniżka stawki dostępu do infrastruktury dla pociągów towarowych;
3. 40% obniżka stawki dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów wykonujących przewozy rozproszone;
4. 40% zniżki na prąd dla pociągów nocnych.

Od 2016 r. w Szwajcarii obowiązuje akt o pomocy finansowej dla dróg dojazdowych (*Aides financières pour voies de raccordement*) - wsparcie finansowe dla budowy bądź rozbudowy infrastruktury przeładunkowej, wykorzystywanej w transporcie intermodalnym, a także finansowanie budowy, rozbudowy i modernizacji bocznic. Dopuszczalny poziom dofinansowania bocznicowych projektów budowlanych waha się od 40% do 60%.

#### 6.4.4. POZOSTAŁE KRAJE [SZWECJA, CZECHY, HOLANDIA]

W **Szwecji** w aktualnie obowiązującym planie rozbudowy infrastruktury transportowej zakłada się wydatkowanie w latach 2022-2033 na realizację ujętych w nim celów kwoty 82,6 mld euro w latach 2022-2033. W dokumencie wskazano także wspieranie rozwoju transportu intermodalnego bez szczegółowego odniesienia do infrastruktury bocznicowej.

Komisja Europejska zatwierdziła niedawno program finansowania bocznic kolejowych, który obejmuje budowę, modernizację i renowację w **Czechach**. 74 mln euro 74 mln euro wsparcia będzie obowiązywać do 2027 r. (dofinansowanie bezzwrotne do 49% kosztów kwalifikowanych). Przedsiębiorstwa, takie jak zakłady przemysłowe, otrzymają również wsparcie finansowe na budowę lub przebudowę obiektów bezpośrednio związanych z bocznicami kolejowymi. Do takich obiektów mogą należeć urządzenia do obsługi ładunków.

**Holenderskie** przedsiębiorstwa kolejowe odzyskują 25% kosztów związanych z operacjami bocznicowymi i manewrowymi ponadto **Holandia** otrzyma 51 mln euro dotacji unijnych na dofinansowanie inwestycji w terminale i bocznicę mające wspierać mobilność wojsk.

#### 6.4.5. DOTACJE UNIJNE

Dotacje były udzielane przede wszystkim za pośrednictwem CEF. Unia Europejska przeznaczyła w swoim budżecie na ten cel odrębną pulę środków finansowych do wykorzystania w latach 2014-2020 na inwestycje dotyczące budowy i modernizacji infrastruktury w dziedzinie transportu. Całościowy budżet CEF na lata 2014-2020 wynosi ponad 30 mld EUR, z tego 24 mld EUR przeznaczono na sektor transportu.

W założeniach Umowy Partnerstwa jako jedno z priorytetowych działań finansowych ze środków polityki spójności na lata 2021-2027 wskazano - Rozwój lądowej infrastruktury transportowej (punktowej i liniowej) w ramach sieci bazowej i kompleksowej TEN-T oraz poza nią (transport drogowy, szynowy/kolejowy, wodny śródlądowy, morski,) poprzez m.in.:

- likwidację wąskich gardeł technicznych (np. powiązanie transportowe portów morskich i rzecznych z zapleczem lądowym);
- „domknięcie” sieci transportowej poprzez rozwój punktów przenoszenia potoku ładunków między gałęziami transportu;
- zwiększenie kolejowej i drogowej dostępności transportowej poprzez budowę i przebudowę połączeń na sieci i poza siecią TEN-T, w tym połączeń włączających do sieci.

## 7. ISTNIEJĄCE I REKOMENDOWANE ZMIANY REGULACJI PRAWNYCH DOTYCZĄCYCH BOCZNIC

### 7.1. ZWOLNIENIA PODATKOWE DLA CZYNNYCH BOCZNIC KOLEJOWYCH

Zmiana ustawy o podatkach i opłatach lokalnych z dnia 1 stycznia 2017 r. wprowadziła rozszerzenie zwolnienia z art. 7 ust. 1 pkt 1. Zwolnieniem podatkowym objęto grunty, zajmowane przez infrastrukturę kolejową. Tym samym, zwolniono z podatku pomijane we wcześniejszym brzmieniu przepisów bocznicę kolejową, uznane za element infrastruktury kolejowej, również te stanowiące tzw. infrastrukturę prywatną. Dodatkowo zwolnieniem objęto również budynki wchodzące w skład infrastruktury kolejowej (w rozumieniu art. 4 pkt 1 u.o.t.k.)<sup>14</sup>.

Nowelizacja art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, która weszła w życie 1 stycznia 2022 r., zmieniła zakres zwolnienia. Ustawodawca wprowadził zasadę, że nieruchomości korzystają z preferencji tylko w części zajętej do wykonywania działalności kolejowej - w części zajętej wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury (o których mowa w art. 5 ust. 1 u.o.t.k.) lub świadczenia usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej (o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 u.o.t.k.). Ulga przysługuje, jeżeli infrastruktura kolejowa lub OIU są udostępniane przewoźnikom kolejowym lub wykorzystywane do przewozu osób, a także wtedy, gdy infrastruktura tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm lub stanowi infrastrukturę nieczynną.

Aktualnie uruchomiony jest proces notyfikacji przez Komisję Europejską tego środka pomocy - zwolnienie kolejowych terminali towarowych z podatku od nieruchomości sprawa w KE nr SA.104785. W dniu 8 listopada 2022 r. dokonano zgłoszenia ww. pomocy publicznej<sup>15</sup>. Umożliwienie korzystania ze zwolnienia od podatku od nieruchomości terminali towarowych przez zarządców/operatorów terminali

<sup>14</sup> W sporze sądowym Naczelny Sąd Administracyjny nie wyjaśnił ostatecznie, czy prywatne bocznicę kolejowe mogą korzystać ze zwolnienia z podatku od nieruchomości. Rozstrzygnięcie w sprawie zwolnienia infrastruktury kolejowej z podatku od nieruchomości w kontekście pomocy publicznej miało zapaść w NSA (sygn. III FSK 3/22). NSA zdecydował się jednak na skierowanie pytań prejudycjalnych do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w Luksemburgu (TSUE) - to pierwsza sprawa dotycząca podatku od nieruchomości przed TSUE. Przyjęto pogląd, że nie wolno stosować preferencji, bo przepisy, które ją wprowadziły, nie zostały zgłoszone do Komisji Europejskiej, a zwolnienie może stanowić formę pomocy publicznej i na jej przyznawanie musi być zgoda KE.

<sup>15</sup> Konieczność notyfikacji zwolnienia kolejowych terminali towarowych z podatku od nieruchomości wynika ze zmiany przepisów art. 7 ust. 1 lit. a tiret pierwsze i pkt 1c ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych<sup>1</sup> w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 17 listopada 2021 r. o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych. Komisja Europejska nie wydała do tej pory decyzji dot. zgodności zgłoszonej pomocy.

kolejowych w celu zrównania obciążeń w stosunku do zarządców innych terminali w szczególności w sektorze transportu drogowego.

Nowe brzmienie art. 7 ust. 1 pkt 1 i 1c ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w zrównoważony sposób określa zwolnienie od podatku od nieruchomości infrastruktury kolejowej oraz obiektów infrastruktury usługowej, tak aby podmioty kolejowe nie zostały nadmiernie obciążone daniną i nie spowodowało to zachwiania rozwoju transportu kolejowego, który jako najbardziej ekologiczna gałąź transportu ma istotne znaczenie dla wdrażania polityki Europejskiego Zielonego Ładu w Unii Europejskiej.

Zastosowanie zwolnienia od podatku od nieruchomości dla kolejowych terminali towarowych, w tym bocznic funkcjonujących w ramach terminali nie wpływa de facto na konkurencję, wymianę handlową, nie powoduje zniwelowania przewagi konkurencyjnej terminala drogowego nad terminalem kolejowym, nie wiąże się z ograniczeniami regionalnymi, a także nie ogranicza liczby przedsiębiorców w sektorze kolejowym i nie ma charakteru uznaniowego i zgodne jest z polityką UE tzw. Zielonego Ładu (Green Deal) zmierzającą do promowania kolei jako zrównoważonego, proekologicznego i nisko/zero emisyjnego środka transportu.

## **7.2. REKOMENDOWANE ZMIANY REGULACJI PRAWNYCH**

W Ministerstwie Infrastruktury w porozumieniu z UTK toczą się prace dotyczące przygotowania zmian uregulowań prawnych, które wychodziłyby naprzeciw propozycjom zawartym w niniejszych rekomendacjach. Należy jednak zaznaczyć, że charakter tych prac, na chwilę publikacji dokumentu ma charakter wstępny, a finalne uregulowanie może się różnić od poniższych założeń.

### **7.2.1. PRZECHODZENIE UPRAWNIEŃ DOTYCZĄCYCH ŚWIADECTW BEZPIECZEŃSTWA**

W ramach zmian regulacji prawnych, zaproponowano możliwość przechodzenia uprawnień wynikających m.in. z decyzji wydającej świadectwo bezpieczeństwa przy przekształceniu lub zmianie podmiotu.

Innymi słowy Prezes UTK zmieniałby w drodze decyzji np. jednolity certyfikat bezpieczeństwa, certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, certyfikat podmiotu wykonującego funkcję utrzymania, autoryzację bezpieczeństwa lub świadectwo bezpieczeństwa w przypadku:

- połączeniem, przekształceniem lub podziałem spółki zgodnie z przepisami tytułu IV ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 18 i 96);
- nabyciem przedsiębiorstwa, o którym mowa w art. 45b ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o zarządzie sukcesyjnym przedsiębiorstwem osoby fizycznej i innych ułatwieniach związanych z sukcesją przedsiębiorstw (Dz. U. z 2021 r. poz. 170);
- sprzedażą przedsiębiorstwa zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe (Dz. U. z 2022 r. poz. 1520 i 807 oraz z 2023 r. poz. 1843, 1860, 1723 i 825),

pod warunkiem złożenia oświadczenia o spełnieniu przez następcę wymogów niezbędnych do uzyskania wnioskowanego dokumentu. Wprowadzenie ww. zmian wymagałoby podjęcia nowelizacji u.o.t.k..

### **7.2.2. UPROSZCZENIE PROCESU WYDAWANIA ŚWIADECTW BEZPIECZEŃSTWA**

Kolejną propozycją będącą wynikiem prac nad rekomendacjami, jest uproszczenie procesu wydawania świadectw bezpieczeństwa. Uproszczenie byłoby zrealizowane poprzez wydawanie ich bezterminowo, zamiast na obecnie obowiązujących zasadach na okres 5 lat z przedłużaniem co 5 lat.

Zaproponowane zmiany uregulowań prawnych dotyczących świadectw bezpieczeństwa w rozumieniu art. 4 pkt 18 u.o.t.k. w odniesieniu do użytkowników bocznic, mogą mieć pozytywny wydźwięk dla branży kolejowej i przyczynić się w pewnym stopniu do rozwoju bocznic kolejowych. Dodatkowo wyeliminowanie obecnie obowiązującej opłaty za przedłużenie świadectwa może okazać się pewnego rodzaju wsparciem dla użytkowników bocznic, w szczególności dla tych, którzy w danym momencie nie eksploatują bocznic, ale utrzymują jej stan techniczny w gotowości do przyjęcia pojazdów kolejowych z ładunkami.

Zmiany w zakresie uproszczenia ww. procesu oczekiwane są także przez branżę m.in. przez Polskie Koleje Państwowe S.A., które wyrażają poparcie dla rezygnacji z obowiązku cyklicznego wydawania świadectw bezpieczeństwa dla użytkownika bocznic na rzecz podjęcia innych działań nadzorczych wobec infrastruktury bocznic kolejowych.

Uproszczenia wymagałyby zmian rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. z 2021 r. poz. 1320) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2021 r. w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz.U. 2021 poz. 1358) wraz z załącznikiem w sprawie wykonywanych czynności i opłat.

Zaproponowano też zmianę u.o.t.k. poprzez m.in. wyeliminowanie z niej „przedłużeń” świadectw bezpieczeństwa z zakresu zadań Prezesa UTK, a także poprzez wprowadzenie o charakterze nadzorczym.

### **7.2.3. OPRACOWYWANIE I NADZOROWANIE DOKUMENTACJI**

Kolejny postulat dotyczy rezygnacji z wymogu zatwierdzania Dokumentacji Systemu Utrzymania przez Prezesa UTK dla pojazdów nie wpisanych do Europejskiego Rejestru Pojazdów z zastosowaniem mechanizmu zabezpieczającego przed nieuzasadnionymi zmianami cyklu utrzymania tego typu pojazdów, powodującymi powstanie zagrożenia wykonywania prac manewrowych na bocznicach.

Również w tym przypadku rozważane są alternatywne rozwiązania mające na celu utrzymanie lub podniesienie poziomu bezpieczeństwa związanego z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej.

Ewentualne wprowadzenie w życie zmian, będzie wymagała zmiany zapisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2015 w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2016 r. poz. 226).

## 8. PODSUMOWANIE

W poniższej tabeli przedstawiono syntetycznie proponowane zmiany prawno-organizacyjne, finansowe oraz techniczne, przyczyniające się do rozwoju i lepszego funkcjonowania infrastruktury bocznicowej w Polsce.

TABELA NR 1. POSTULATY I ELEMENTY WSPARCIA INFRASTRUKTURY BOCZNICOWEJ W UJĘCIU RODZAJOWYM

Prawno-Organizacyjne:	Finansowe:
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przechodzenie uprawnień dotyczących świadectw bezpieczeństwa.</li> <li>▪ Uproszczenie procesu wydawania świadectw bezpieczeństwa.</li> <li>▪ Rezygnacja z wymogu zatwierdzania dokumentacji systemu utrzymania (DSU) przez Prezesa UTK.</li> <li>▪ Zwolnienie czynnych prywatnych bocznic od podatku od nieruchomości.</li> <li>▪ Skrócenia czasu rozpatrywania spraw związanych z inwestycjami bocznicowymi przez zaangażowanie w proces inwestycyjny Polskie Koleje Państwowe S.A. i PKP PLK.</li> <li>▪ Działania promocyjne na rzecz bocznic i samego transportu kolejowego wśród samorządów i przedsiębiorców.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027.</li> <li>▪ Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności.</li> <li>▪ Program Connecting Europe Facility – CEF 2021-2027.</li> </ul>
Techniczne:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa oraz modernizacja linii kolejowych pozwalająca na separację intensywnego ruchu pasażerskiego od towarowego w rejonie dużych aglomeracji miejskich.</li> <li>▪ Modernizacja przez PKP PLK sieci kolejowej w celu uzupełnienia sieci punktów stycznych z innymi gałęziami transportu w regionach nie wyposażonych w tego rodzaju infrastrukturę.</li> <li>▪ Modernizacja torów dojazdowych do bocznic (torów łącznicowych).</li> <li>▪ Modernizacja oraz budowa nowych bocznic kolejowych służąca poprawie dostępności cenowej i terytorialnej usług logistycznych w Polsce.</li> <li>▪ Wyposażenie bocznic w urządzenia usprawniające prace manewrowe i przeładunek; automatyzacja procesów.</li> <li>▪ Poprawienie stanu technicznego torowisk na bocznicach w celu zwiększenia dopuszczalnych nacisków na oś wagonu.</li> <li>▪ Innowacyjne rozwiązania konstrukcyjne urządzeń przeładunkowych i załadunkowych, usprawniających operacje bocznicowe dla różnych grup ładunków.</li> </ul>	

W zakresie postulatu organizacyjnego z ww. tabeli – t.j. „skrócenia czasu rozpatrywania spraw związanych z inwestycjami bocznicowymi” PKP PLK wprowadziło w marcu 2023 r. „Procedurę ustalania możliwości połączenia bocznic kolejowych z infrastrukturą zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz uzgadniania warunków połączenia”.

Dokument ma na celu ujednoczenie w Spółce postępowania przy opiniowaniu wniosków o połączenie bocznic kolejowych i uzgadniania warunków połączenia bocznic kolejowych. W dokumencie uregulowano:

- zakres informacji wymaganych we wniosku od podmiotu ubiegającego się o połączenie bocznic (Wnioskodawcy) na etapie ustalania możliwości połączenia bocznic,
- terminy procedowania wniosku o możliwości połączenia bocznic,
- zawartość opinii o możliwości połączenia bocznic,
- postępowanie w zakresie uzgadniania warunków połączenia bocznic,
- prowadzenie rejestru wystąpień o połączenie bocznic.

W ramach wprowadzonej procedury zobowiązano zakłady do uzyskiwania opinii Biur Centrali PKP PLK właściwych ds. strategii oraz przygotowania inwestycji w celu skoordynowania włączania bocznic z planami inwestycyjnymi Spółki.

Ponadto zdaniem PKP PLK postulowane przez rynek udostępnianie rozkładów jazdy pociągów towarowych zainteresowanym podmiotom rynkowym miałyby swoje uzasadnienie, gdyby obsługa



bocznic odbywała się w ustalonych porach, zgodnie z rocznym rozkładem pociągów, przy zastrzeżeniu, że od każdego z przewoźników należałoby uzyskać zgodę na udostępnienie rozkładów jego pociągów wskazanym podmiotom trzecim. Biorąc pod uwagę, że 92% tras pociągów towarowych na sieci PKP PLK jest przydzielanych w indywidualnym rozkładzie jazdy i zamówienie tych tras jest możliwe nawet na kilka godzin przed odjazdem pociągu, udostępnianie rozkładu jazdy mogłoby następować tuż przed, albo po odjeździe pociągu, a taka informacja raczej nie ma wartości praktycznej dla przedsiębiorców, którzy nie są nadawcami/odbiorcami danej przesyłki.