

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 199)
z dnia 8 stycznia 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 199)

8 stycznia 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Sucho-
nia (Polska2050)**, przewodniczącego Komisji, oraz poseł **Krystyny Sibińskiej (KO)**,
zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- przedstawienie przez ministra infrastruktury, koordynatora służb specjalnych,
prezesa zarządu spółki PKP Cargo SA, prezesa zarządu spółki PKP Intercity SA,
prezesa zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe SA, prezesa zarządu spółki
PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. informacji na temat bezpieczeństwa
kolejowego w zakresie przewozów osób i towarów ze szczególnym uwzględnieniem:
 - 1) sytuacji PKP Cargo SA związanej z niejasnymi, niewyjaśnionymi operacjami
giełdowymi osób odpowiedzialnych za nadzór na spółką PKP Cargo SA,
 - 2) skutków udostępnienia w przestrzeni medialnej fotografii z Lokalnego
Centrum Sterowania ruchem kolejowym PKP Linia Hutnicza Szerokoto-
rowa w Boleścicach koło Sędziszowa podczas wizyty ministra infrastruk-
tury związanej otwarciem Centrum, w tym jakie potencjalne skutki poniosła
ta spółka oraz czy i jakie mechanizmy naprawcze wprowadzono w związku
z zaistnieniem tej sytuacji,
 - 3) skutków finansowych, jakie poniosła spółka PKP Intercity SA w związku
z nowym rozkładem jazdy.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz
ze współpracownikami, płk **Adam Ciszewski** zastępca szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego wraz
ze współpracownikami, **Łukasz Zgoda** doradca prawny w Departamencie Spójności i Infrastruktury
Najwyższej Izby Kontroli, **Janusz Malinowski** prezes zarządu PKP Intercity SA wraz ze współpracow-
nikami, **Monika Starecka** p.o. prezesa zarządu PKP Cargo wraz ze współpracownikami, **Aleksandra
Adamska-Ziętek** członek zarządu ds. handlu i eksploatacji PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.
wraz ze współpracownikami, **Michał Gil** członek zarządu, dyrektor ds. eksploatacji PKP Polskie Linie
Kolejowe SA, **Wojciech Dinges** wiceprezes zarządu Polregio, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu
Doradców Gospodarczych TOR oraz **Daniel Biernacik** wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów
Kolejowych w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Dudek** i **Jakub Sindrewicz** –
z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Mirosław Suchoń (Polska2050)**:

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Na początku składam państwu najserdeczniejsze życzenia: wszelkiej pomyślności, zdrowia,
dużo radości i samych dobrych dni w Nowym Roku 2026.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich naszych zaproszo-
nych gości. Są z nami przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury z panem ministrem Piotrem
Malepszakiem i zespołem. Witam bardzo serdecznie. Są przedstawiciele Agencji Bezpieczeń-
stwa Wewnętrznego. W szczególności witam pana płka Adama Ciszewskiego, zastępcę szefa
Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, wraz ze współpracownikami. Jest z nami również
bardzo szeroka reprezentacja PKP Intercity. Witam pana prezesa Janusza Malinowskiego wraz
z zespołem. Witam przedstawicieli PKP PLK. Jest z nami pan Michał Gil, członek zarządu.
Witam pana prezesa wraz z całym zespołem. Witam przedstawicieli PKP Cargo. Jest pani
prezes Monika Starecka wraz z zespołem. Witam bardzo serdecznie panią prezes i zespół.

Witam przedstawicieli PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej. Jest z nami pani Aleksandra Adamska-Ziętek, członek zarządu ds. handlu i eksploatacji, wraz z zespołem. Witam państwa bardzo serdecznie. Witam również przedstawicieli Polregio. Jest z nami pan prezes Wojciech Dinges wraz z zespołem. Witam bardzo serdecznie. Witam przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli, w szczególności pana Łukasza Zgodę, doradcę prawnego z Departamentu Spójności i Infrastruktury, wraz z zespołem.

Jest z nami również reprezentacja przedstawicieli naszych partnerów społecznych. Witam panów wiceprezydentów Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, pana Sławomira Centkowskiego i pana Daniela Biernacika. Bardzo serdecznie witam też pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Szanowni państwo, witam wszystkich bardzo serdecznie, także tych z państwa, którzy są z nami, a nie zostali powitani bezpośrednio. Również witam bardzo serdecznie.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany 19 grudnia 2025 r.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury, koordynatora służb specjalnych, prezesa zarządu spółki PKP Cargo SA, prezesa zarządu spółki PKP Intercity SA, prezesa zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe SA, prezesa zarządu spółki PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. informacji na temat bezpieczeństwa kolejowego w zakresie przewozów osób i towarów ze szczególnym uwzględnieniem: sytuacji PKP CARGO SA związanej z niejasnymi, niewyjaśnionymi operacjami giełdowymi osób odpowiedzialnych za nadzór nad spółką PKP CARGO SA; skutków udostępnienia w przestrzeni medialnej fotografii z Lokalnego Centrum Sterowania ruchem kolejowym PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa w Boleścicach koło Sędziszowa podczas wizyty ministra infrastruktury związanej z otwarciem centrum, w tym jakie potencjalne skutki poniosła ta spółka oraz czy i jakie mechanizmy naprawcze wprowadzono w związku z zaistnieniem tej sytuacji; skutków finansowych, jakie poniosła spółka PKP Intercity SA w związku z nowym rozkładem jazdy.

Szanowni państwo, przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę przedstawiciela wnioskodawców o przedstawienie wniosku.

Szanowni państwo, jeszcze tylko przypomnę, że zgodnie z naszym harmonogramem o godz. 16.00 nasza Komisja ma posiedzenie zamknięte w zakresie systemu GSM-R oraz spraw związanych. Tutaj bardzo dobra informacja związana z zawarciem porozumienia i pojawieniem się perspektywy jest taka, że pociągi w Polsce będą jeździć 200 km/h, czyli kolejny raz przyspieszamy, ale szczegóły pojawią się podczas posiedzenia Komisji w trybie zamkniętym. O godz. 16.00 musimy to posiedzenie rozpocząć, w związku z tym bardzo proszę przedstawicieli wnioskodawców o zaprezentowanie wniosku. Później przeprowadzimy debatę. Bardzo proszę, pan poseł Mariusz Krystian. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, to posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 przez posłów, członków Komisji Infrastruktury z Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość. Nasze wprowadzenie podzieliliśmy na trzy części, tzn. ja rozpocznę, później będzie realizował to pan minister Andrzej Adamczyk i pan minister Rafał Weber.

Chcemy rozpocząć od sytuacji, która w grudniu ubiegłego roku wyglądała jak scenariusz rasowego giełdowego thrillera, ponieważ pan Marcin Wojewódka, były pełniący obowiązki prezesa i jeszcze do niedawna wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej PKP Cargo, jednego dnia sprzedał wszystkie posiadane akcje spółki, by kilka godzin później odkupić je, ale już po zupełnie innej, tzn. niższej cenie.

Brzmi to niewiarygodnie, ale wydarzyło się dokładnie tak. Miało to miejsce w środę 10 grudnia ub.r. na warszawskiej giełdzie. Przed południem spółka przekazała raport o tym, że pan Wojewódka sprzedał 91 703 akcje PKP Cargo po średniej cenie 12,56 zł za akcję, co daje ogólną wartość ok. 1150 tys. zł.

Rynek zareagował paniką. Kurs akcji PKP Cargo runął momentami do poziomu 10,44 zł za akcję, co stanowi spadek o ok. 18%. Do końca sesji tego dnia notowania się podniosły, ale zamknięcie dla akcji spółki i tak wypadło na poziomie 11,65 zł. Stanowi to spadek o ponad 9% względem dnia poprzedniego. Gdy tylko ta cena spadła, pan Wojewódka na tej samej sesji giełdowej odkupił dokładnie taką samą liczbę akcji, tj. 91 703 akcje, płacąc średnio 11,53 zł

za sztukę. W ten sposób w kilka godzin odzyskał swój pakiet akcji, tyle tylko że w kieszeni pozostało mu ok. 100 tys. zł czystego zysku.

Co więcej, kilka dni wcześniej pan Wojewódka słał rynkowi sygnały uspokajające, chwalił się zakupem pakietu akcji PKP Cargo. W związku z tym nic dziwnego, że inwestorzy obserwowali te ruchy jak papierek lakmusowy kondycji spółki. Właśnie tego dnia ten papierek pokazał kolor czerwony, alarmowy. Tuż po komunikacie o sprzedaży pakietu przez pana Wojewódkę kurs akcji runął, można powiedzieć, jak wykołejony pociąg. Inwestorzy masowo rzucili się do wyprzedaży akcji, sądząc, że skoro członek władz spółki, do niedawna jeszcze prezes czy pełniący obowiązki prezesa, w ten sposób wyprzedaje akcje, to musi być z tą spółką bardzo źle. Nikt nie spodziewał się, że wieczorem tego samego dnia ten sam człowiek zacznie te akcje znów skupować. Co ciekawe, zrobił to na tyle późno, że informacja o ponownym zakupie dotarła do opinii publicznej już po zamknięciu giełdy, a więc rynek mógł zareagować dopiero następnego dnia.

Ta dwuczęściowa operacja – czyli dwa oddzielne komunikaty giełdowe rozdzielone kilkoma godzinami – sprawiła, że jedni inwestorzy w panice sprzedawali akcje, a inni, w tym sam pan Wojewódka, mogli na tej panice zarobić. Manewr ten wzbudził oczywiście kontrowersje. Te transakcje pana Wojewódki i nie tylko zdołowały kurs, ale oburzyły inwestorów indywidualnych. Ich stowarzyszenie zapowiedziało skargę do Komisji Nadzoru Finansowego i Ministerstwa Aktywów Państwowych.

We wszelkich mediach pojawiły się oskarżenia o jawne manipulowanie kursami akcji. Wielu komentatorów nazywa rzeczy po imieniu, mówiąc, że to skandal. Najłagodniejsze, co można zacytować, to: „GPW przestaje być bezpiecznym miejscem dla inwestorów, a staje się czymś na wzór ustawionego kasyna, w którym uczciwy inwestor traci” lub „Takie rzeczy dzieją się tylko w państwie z dyktą”.

Trudno o bardziej jaskrawy przykład konfliktu interesów i nadużycia zaufania. Pan Wojewódka był członkiem władz państwowej spółki, ba, jeszcze kilka miesięcy wcześniej pełnił obowiązki prezesa tejże spółki i zamiast stać na straży interesu tej spółki i akcjonariuszy, postanowił – wszystko na to wskazuje – wykorzystać swoją pozycję do giełdowej spekulacji. Spółka PKP Cargo za czasów rządu Donalda Tuska zmagają się z bardzo poważnymi problemami. Jest w permanentnej restrukturyzacji, notuje wielomilionowe straty, prowadzi zwolnienia tysięcy pracowników i wyprzedaje swój majątek ruchomy oraz nieruchomości.

Działania, jakie przedstawiam, mogą stanowić przestępstwo giełdowe. Komisja Nadzoru Finansowego już ogłosiła, że szczegółowo analizuje środowowe transakcje pod kątem narażenia przepisów rozporządzenia MAR. Przepisy te wprost zakazują wykorzystywania informacji poufnych i sztucznego wpływania na ceny instrumentów finansowych. Związkowcy z PKP Cargo zapowiadają natomiast, że jeśli KNF sama nie złoży zawiadomienia do prokuratury, związkowcy zrobią to za nią. Szef zakładowej Solidarności mówi wprost, że ta sprawa to może być wierzchołek góry lodowej, bo kto wie, czy ktoś wcześniej uprzedzony o planach pana Wojewódki nie zarobił na tym znacznie więcej kosztem Skarbu Państwa.

Co na to sam zainteresowany, pan Wojewódka, prywatnie doktor ekonomii i radca prawny? Zasłania się przepisami i odmówił komentarza. Co prawda został odwołany z Rady Nadzorczej PKP Cargo, ale co z tego, skoro wciąż figuruje jako przewodniczący rady nadzorczej spółki zależnej, tj. PKP Cargo Tabor. Czyżby to ukaranie pana Wojewódki – „ukaranie” proszę traktować w cudzysłowie – nie sprowadzało się tylko do przesunięcia na boczny tor spółki córki? Taki półśrodek tylko potęguje wrażenie, że odpowiedzialność w państwowych spółkach jest iluzoryczna.

Szanowni państwo, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w tej sytuacji nie chodzi tylko o wykresy, o analizy i giełdowe wskaźniki, komunikaty. Tu chodzi o realną spółkę, realnych pracowników i realny narodowy interes. Z całym szacunkiem dla startupów, PKP Cargo to nie startup z garażu, tylko kręgosłup transportu towarowego w Polsce i spółka o strategicznym znaczeniu dla gospodarki i bezpieczeństwa państwa. Dziś widzimy, jak powiedziałem, że spółka jest w permanentnej restrukturyzacji, tnie zatrudnienie, redukuje połączenia, walczy o płynność, a w tym samym czasie człowiek z samego centrum władzy tej spółki wykonuje operacje giełdowe, które podkopują zaufanie do jej stabilności. Można powiedzieć, szanowni państwo, że to tak, jakby kapitan statku podczas sztormu zamiast ratować pasażerów i załogę, zajmował się przede wszystkim handlem kamizelkami ratunkowymi.

Odpowiedzmy uczciwie: Czy to jest wina jednego człowieka? Moim zdaniem – myślę, że nie tylko moim – to nie jest wina jednego człowieka. To jest wina całego systemu obecnej koalicji

rządzącej, która dopuściła do degrengolady nadzoru właścicielskiego. Przecież ktoś w końcu odpowiada za politykę wobec spółek Skarbu Państwa. Ktoś sprawuje władzę nad Ministerstwem Aktywów Państwowych. Ktoś powołuje ludzi do rad nadzorczych. Ktoś tworzy klimat przyzwolenia na tego typu praktyki. Szanowni państwo, to za rządów Donalda Tuska i tej koalicji PKP Cargo znalazło się w sytuacji dramatycznej. To w tym momencie, za państwa rządów pracownicy są masowo zwalniani. To za państwa rządów strategiczna spółka kolejowa wyprzedaje na rympał kluczowe nieruchomości oraz majątek ruchomy.

Czy ktoś wziął za to polityczną odpowiedzialność? Czy ktoś powiedział, że źle dobraliśmy ludzi do zarządzania czy nie dopilnowaliśmy nadzoru? Nie. Na tę chwilę ze strony rządu jest jedno zdanie odnośnie do całej grudniowej sytuacji z akcjami w PKP Cargo, że to incydent rynkowy. Szanowni państwo, to nie jest incydent. To jest objaw choroby, w której państwowe spółki są traktowane jak pionki w politycznej grze, a nadzór właścicielski istnieje tylko na papierze. Istnieje na papierze jak ten przysłowiowy regulamin, którego i tak nikt nie czyta.

Jeśli dziś pozwolimy, by ta sprawa została zamknięta wyłącznie personalnym ruchem kadrowym, to jutro obudzimy się z kolejną niespodzianką i w innej spółce Skarbu Państwa pracownicy znów usłyszą, że muszą zaciskać pasa, bo rynek, bo restrukturyzacja, bo kondycja. Dlatego dziś nie jest to sprawa tylko jednego nazwiska, tylko jest to sprawa tego, czy państwo polskie potrafi pilnować swojego majątku. Niestety wszystko wskazuje na to, że pod państwa rządami państwo nie potrafi pilnować swojego majątku. Jeśli państwo nie pilnuje własnych spółek, nie chroni pracowników strategicznych sektorów, pozwala na chaos w nadzorze, to nie jest to państwo nowoczesne, a jest to państwo z dykty, państwo rozbrojone gospodarczo, państwo rozbrojone społecznie, również państwo rozbrojone moralnie.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w związku z sytuacją z grudnia ubiegłego roku związaną z obniżeniem wartości nominalnej akcji PKP Cargo i planowanym objęciem akcji przez wierzycieli spółki w procesie restrukturyzacji proszę o odpowiedź na następujące pytania.

Pytanie pierwsze. Jaki udział w akcjonariacie spółki będzie miała PKP SA na zakończenie tego procesu, z obecnego 33,01%? Pytanie drugie. Ile akcji za wierzytelności obejmą spółki powiązane bezpośrednio i pośrednio – na przykład PKP PLK, PGE Energetyka Kolejowa – ze Skarbem Państwa i jakie udziały spółki te będą posiadać? Trzecie pytanie. Jaki łączny udział będą miały podmioty wcześniej przeze mnie wymienione, czyli PKP SA oraz spółki powiązane bezpośrednio lub pośrednio ze Skarbem Państwa, w akcjonariacie spółki? Czy te spółki – i to jest pytanie czwarte – będą mogły zbywać akcje PKP Cargo, czy też będą ograniczenia? Jeśli zaś będą takie ograniczenia, to jakie to będą ograniczenia? Pytanie piąte. Jaki jest planowany przez państwo docelowy udział Skarbu Państwa i podmiotów zależnych od Skarbu Państwa w akcjonariacie spółki? Pytanie szóste. Czy obrót akcjami spółki przez kadre zarządzającą odbywał się zgodnie z wewnętrznymi procedurami spółki? Pytanie siódme. Czy Komisja Nadzoru Finansowego wszczęła postępowanie wyjaśniające w związku z wątpliwymi transakcjami wykonywanymi przez pana Marcina Wojewódkę, członka rady nadzorczej spółki? Pytanie ósme. Jakie były przyczyny odwołania w grudniu prezes PKP Cargo, pani Agnieszki Wasilewskiej-Semail? Czy powodem jej odwołania były nieprawidłowości w jej działaniu? Pytanie ostatnie. Na jakim etapie jest sprzedaż warszawskiej bocznicy PKP Cargo na rzecz RegioJetu i czy ta sprzedaż zostanie sfinalizowana? Ja dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Rafał Weber. Proszę bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo. Wysoka Komisjo, szanowni państwo przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, prezesi spółek kolejowych, szanowni państwo przedstawiciele organizacji kolejowych, wydarzenia, o których przed chwilą opowiedział pan poseł Mariusz Krystian, miały miejsce 10 grudnia 2025 r. Za chwilę przypomnę temat, który miał miejsce dzień później, 11 grudnia 2025 r.

Generalnie tytułem wprowadzenia można powiedzieć, że to, co w ostatnich czterech tygodniach dzieje się na polskiej kolei, jest sytuacją bez precedensu. To jest naprawdę czarny miesiąc polskiej kolei, patrząc zarówno z poziomu zarządzania kryzysowego, jak i z poziomu podejścia do strategicznych spółek kolejowych i do zadbania o bezpieczeństwo transportowe naszej ojczyzny.

W punkcie drugim naszego wniosku o informacje chcemy uzyskać wiedzę na temat skutków, które mogły wystąpić w związku z opublikowaniem przez ministra Dariusza Klimczaka zdjęcia

z jego wizytacji, która miała miejsce 11 grudnia 2025 r. w Lokalnym Centrum Sterowania ruchem kolejowym PKP LHS w Sędziszowie. To centrum zostało wtedy oddane do użytkowania. Inwestycja została rozpoczęta podpisaniem umowy 15 grudnia 2023 r., czyli dokładnie w trzecim dniu urzędowania ministra Dariusza Klimczaka. Jeszcze wtedy tę sprawę prowadził prezes powołany za rządów Prawa i Sprawiedliwości.

Można zrozumieć chęć pana ministra do tego, żeby pokazać się w tak ważnym momencie tak ważnej inwestycji, natomiast nie można przejść do porządku dziennego nad sytuacją, w której w połowie listopada 2025 r. dochodzi do ataku terrorystycznego na infrastrukturę krytyczną w Polsce, bo wtedy został podłożony ładunek wybuchowy na linii kolejowej L7 między Lublinem a Warszawą.

Kilka dni później premier wprowadza trzeci stopień zagrożenia antyterrorystycznego, stopień CHARLIE, a kilkanaście dni później minister infrastruktury, czyli ten, który powinien dbać właśnie o bezpieczeństwo pasażerów, i ten, który powinien dać przykład ludziom, ale też swoim podwładnym, jak to robić, bez troski, bezrefleksyjnie publikuje jak gdyby nigdy nic zdjęcie tak wrażliwej infrastruktury, zdjęcie, które przedstawia monitory, które pokazuje cały układ kolejowy danego miejsca, zdjęcie, które cały czas jest dostępne w internecie. Dosłownie 40 minut temu, przed rozpoczęciem tego posiedzenia Komisji sprawdzałem, czy to zdjęcie można znaleźć. Można. Już nie chciałem go drukować, nie chciałem go pokazywać, bo też nie zależy mi na tej publikacji, natomiast tak, to zdjęcie cały czas jest dostępne w internecie.

Moje pytanie czy nasze pytania zostały zawarte we wniosku o informację. Proszę, aby Ministerstwo Infrastruktury... Został przywitany pan minister Piotr Malepszak. Nie wiem, czy siedzi tyłem, nie widzę. Czy jest pan minister? Dotarł, czy nie?

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Tomasz Warsza:

Pana ministra jeszcze nie ma. Tomasz Warsza, Ministerstwo Infrastruktury. Będzie około godz. 15.

Posel Rafał Weber (PiS):

A, będzie na godz. 15. Posiedzenie Komisji jest o godz. 14.00. To chciałbym, żeby pan minister, jak już dotrze, odpowiedział na pytania, które zostały zawarte w drugim punkcie naszego wniosku.

Jakie potencjalnie skutki poniosła spółka PKP LHS, a także czy i jakie mechanizmy naprawcze wprowadzono w związku z sytuacją zaistniałą 11 grudnia 2025 r.? Jest też pytanie generalne: Czy minister Klimczak lub minister Malepszak uważa, że jednak to sytuacja problemowa, która nie powinna wystąpić, i jednak coś się stało, czy uważa, że należy przejść nad tym do porządku dziennego i w zasadzie nic się nie stało? To jest pytanie ważne też z punktu widzenia ostatnich wydarzeń, które są związane z ruchem kolejowym, czy to awarią pociągów, czy to awarią linii kolejowych, w wielu miejscach niestety paraliżem przewozu pasażerskiego, przewozu kolejowego w naszej ojczyźnie. Z takim paraliżem w ostatnich kilkunastu dniach niestety, szanowni państwo, mamy do czynienia. Jest też pytanie o to, jak do tego podchodzi minister nadzorujący.

Nic się nie dzieje, musimy tę zimę przetrwać. Zima... jaka jedna z wielu, chociaż w tamtym roku nie przypominam sobie tak ekstremalnych sytuacji, tak wielu sytuacji i takiej skali problemów na liniach kolejowych. Nie przypominam sobie takiej skali ani w 2024 r., ani w 2023 r., kiedy w pewnej części państwo za tę sytuację odpowiadaliście. Wówczas też była zima. Co zawiodło, że w obecnej sytuacji mamy do czynienia z paraliżem usług transportowych w naszym kraju?

Dziękuję bardzo. Punkt trzeci zreferuje pan minister Andrzej Adamczyk.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Punkt trzeci naszego dzisiejszego posiedzenia Komisji to skutki finansowe, jakie poniosła spółka PKP Intercity SA w związku z nowym rozkładem jazdy. Przypomnę, że na grudniowym posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury mieliśmy okazję rozmawiać na ten temat. Niestety, i ze strony ministerstwa, i ze strony PKP Intercity odpowiedzi albo były zdawkowe, albo absolutnie nie odnosiły się do samego clou, do samych faktów i oczekiwanych informacji w związku z wprowadzonym rozkładem jazdy, co na pewno wpływa i będzie miało wpływ na kondycję finansową PKP Intercity.

Pozwólcie państwo, że wszystkich zainteresowanych bez wstępu odsyłam do tego posiedzenia Komisji, w którym dosyć szeroko mówiliśmy, jakie skutki dla walki z wykluczeniem komunikacyjnym ma nowy rozkład jazdy. Zwracaliśmy uwagę na decyzję o tym, że w nowym rozkładzie jazdy PKP Intercity przestanie zatrzymywać się w mniejszych miejscowościach itd. O tym wszystkim mówiliśmy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, a teraz przechodzimy do skutków wprowadzenia nowego rozkładu jazdy. Bardzo proszę, aby pytania, które zadali moi koledzy poprzednicy, oraz pytania, które pozwolę sobie sformułować, znalazły odpowiedź pisemną przekazaną wszystkim członkom Komisji Infrastruktury, żeby to były odpowiedzi odnoszące się do meritum sprawy.

W nowym rozkładzie jazdy wprowadzono zagranicznego przewoźnika, który w pewnych połączeniach wprost kanibalizuje PKP Intercity. Przypomnę. Takim przykładem są połączenia Warszawa Wschodnia – Gdynia Główna. Zagraniczny przewoźnik otrzymał przydział czasu: wyjazd z Warszawy Wschodniej o godz. 10.27, przyjazd do Gdyni Główny o godz. 13.15. Czas podróży to, uwaga, 2 godziny 48 minut. PKP Intercity otrzymało możliwość wyjazdu z Warszawy Wschodniej o godz. 10.37, czyli 10 minut po pociągu zagranicznego przewoźnika. Przyjazd to godz. 13.27, czyli 12 minut po poprzedzającym przewoźniku zagranicznym. Czas podróży to 2 godziny 50 minut, czyli o dwie minuty dłużej aniżeli zagraniczny przewoźnik.

Odwołane zostały również pociągi PKP Intercity pomiędzy Warszawą a Krakowem. W ich miejsce wprowadzone zostały pociągi zagranicznego przewoźnika. Mielicie państwo informacje o pracach modernizacyjnych na linii kolejowej. Zarządca posiadał wiedzę o pracach modernizacyjnych od 25 marca i o tym, że w sierpniu ruszył przetarg na prace na linii kolejowej nr 8.

W przestrzeni publicznej pojawiła się informacja, że... albo inaczej: na skutek wprowadzenia pociągów zagranicznych przewoźników PKP Intercity może utracić przychody ze sprzedaży biletów wiążących się z koniecznością obniżenia cen w reakcji na agresywną politykę cenową, co może wiązać się z utratą ok. 300 mln zł. Zadawałem to pytanie na poprzednim posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Nie znalazło ono odpowiedzi ani ze strony ministerstwa, ani ze strony samej spółki. Pytanie, jakie będą dla PKP Intercity realne koszty wprowadzenia tejże konkurencji, realne w kwotach, w milionach złotych, co na pewno w bezpośredni sposób wpłynie i utrudni pozyskiwanie środków finansowych na inwestycje. Jest absolutnie pewne, że zagrazi to programowi inwestycyjnemu przewoźnika. To są duże kwoty. To jest gra na dużych liczbach. Państwo doskonale o tym wiecie. To dotyczy m.in. projektów zakupowych taboru kolejowego.

W związku z tym prosimy również o odpowiedź na pytania. Czy obecny zarząd PKP Intercity podtrzymuje swoje stanowisko, że nie będzie składał wniosków o badanie równowagi ekonomicznej w ramach połączeń dotowanych, jeśli zagraniczny prywatny przewoźnik będzie wnioskował do Urzędu Transportu Kolejowego o wolny dostęp? Pytanie kolejne. Na jakim etapie jest śledztwo w sprawie podejrzenia korupcji przy konstrukcji rozkładu jazdy w związku z PKP PLK i prywatnymi przewoźnikami, o czym media donosiły w zeszłym roku? Na poprzednim posiedzeniu Komisji prosiliśmy o stanowisko Ministerstwa Infrastruktury wobec tej sprawy i tego stanowiska nie było. W związku z tym oczekujemy, że na dzisiejszym posiedzeniu to stanowisko MI wobec tego postępowania, śledztwa będziemy mogli usłyszeć. Pytanie, czy w ministerstwie wszczęto kontrolę? Czy ministerstwo wszczęło kontrolę PKP Intercity? Następne pytanie jest takie: Czy w tej sytuacji proces układania rozkładu jazdy jest objęty tarczą antykorupcyjną?

Korzystając z okazji – a to ma znaczenie, może nie wprost, niemniej jednak ma znaczenie dla sytuacji PKP Intercity – prosimy o odpowiedź, wnosimy o odpowiedź. O ile wzrosło zatrudnienie w centrali spółki PKP Intercity od stycznia 2024 r.? Tutaj bardzo proszę o podanie informacji na liczbach bezwzględnych.

Również korzystając z okazji, kolejny raz ponawiamy pytanie, na które nie usłyszeliśmy odpowiedzi na poprzednim posiedzeniu Komisji. Czy zakup pociągu dużej prędkości do 320 km/h jest objęty tarczą antykorupcyjną? Prosimy o odpowiedź werbalną, a także o odpowiedź w formie pisemnej udzieloną wszystkim członkom Komisji Infrastruktury.

Kolejne pytanie do Ministerstwa Infrastruktury jest takie. Bardzo proszę, aby pana ministra, który przybędzie tutaj, mam nadzieję – tak deklaruje pan dyrektor – na godz. 15.00 czy o godz. 15.00, zapoznać z tym pytaniem.

Jest też prośba, jeżeli to się uda, o odpowiedzi na pytanie jeszcze dzisiaj. Na jakich zasadach będzie organizowany przetarg na obsługę połączeń dalekobieżnych w ramach PSC? Ten przetarg ma zostać ogłoszony w 2027 r. To ma niebagatelne znaczenie dla przyszłości spółki.

Czy proces ten jest objęty tarczą antykorupcyjną chociażby w kontekście doświadczeń związanych z układaniem rozkładu jazdy na rok bieżący? Jakie jest stanowisko MI odnośnie do taboru kolejowego do obsługi połączeń PSC sfinansowanych ze środków unijnych? To jest niezmiernie ważne pytanie związane z przyszłością narodowego przewoźnika.

Czy przewoźnicy w przypadku przegranej w przetargu będą musieli wykupywać ten tabor albo udostępnić go? Czy przewoźnik w przypadku przegranej w przetargu będzie musiał wykupić ten tabor lub go udostępnić wygranemu innemu przewoźnikowi? Bardzo proszę o wyczerpującą wypowiedź w tej sprawie.

Proszę również o odpowiedź na pytanie dotyczące połączenia kolejowego na kierunku alpejskim. Pan minister zapewniał, że od grudnia 2025 r. pociągi PKP Intercity będą jeździć w Alpy. Wiem, że tym tematem pan minister zajmuje się osobiście. Proszę mi wybaczyć tę słabość. Proszę o informację, w jakich godzinach i na jakiej trasie od połowy grudnia jeździ ten pociąg w PKP Intercity w kierunku Alp, bo wiele osób szuka tego pociągu, pyta, dopytuje i chce jechać, po prostu chce jechać. Przepraszam. Może to pytanie powinno pojawić się na początku, bo wydaje się, że może w jakiś sposób deprecjonować te wcześniejsze pytania, ale proszę, szanowni państwo, traktować pytania, które padły, czy też wymienione przez pana posła Mariusza Krystiana, pana ministra Rafała Webera i przeze mnie... One mają swoją wagę i państwo doskonale o tym wiecie. One mają wagę ponad podziałami klubowymi, koalicyjnymi, niekoalicyjnymi, opozycyjnymi. Pytania te dotyczą przyszłości spółek, przewoźników narodowych, przyszłości PKP Cargo, PKP Intercity, LHS-u, także całego transportu kolejowego, który jest pośrednio zarządzany i jest nadzorowany przez polski rząd, rząd Rzeczypospolitej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. To chyba miał być prezydencki pociąg w Alpy, ale zmienił się prezydent, szanowni państwo. Panie przewodniczący, poza całą masą kwestii politycznych, o których zaraz będzie debata, muszę powiedzieć, że ważna jest jedna rzecz, którą obserwowaliśmy też na przykładzie postępowań w województwie podkarpackim, o ile dobrze pamiętam. To powinno być przedmiotem zainteresowania Komisji. To to, kto przystępuje do przetargu i jakimi mocami powinien wykazać się, przystępując do tego przetargu, biorąc pod uwagę realizowane inwestycje spółek, na przykład samorządowych. Uważam, że to jest bardzo ważny temat, bo dzisiaj wydajemy miliardy złotych na sprzęt, na nowe składy kolejowe.

Teraz jest pytanie, jak zarządzić zmianą, żeby ona była dobra dla obywateli, a nie żeby to skończyło się tak jak z PKS-ami w poprzednich kilkudziesięciu latach, że one po prostu poznikały, bo prywatni przewoźnicy przejęli łakome kąski, a tam, gdzie była potrzeba wsparcia publicznego, nie miał gdzie jeździć. Dzisiaj jesteśmy w przededniu zmiany, która dotyczy połączeń kolejowych. Zgadzam się z panem przewodniczącym, że to pewnie nie na dzisiejszym posiedzeniu Komisji, bo to jest kwestia systemowa... To jest moja opinia, to jest kwestia systemowa, ale uważam, że jako Komisja powinniśmy konstruktywnie się tym zająć, żeby uniknąć błędów, które były popełnione 30 lat temu, kiedy nie doceniono w sposób należyty transportu publicznego.

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, bardzo proszę, tak jak tutaj mamy reprezentację instytucji i spółek, które zostały zaproszone. Panie dyrektorze, czy mają państwo jakieś ustalenie dotyczące kolejności wypowiedzi? Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MI Tomasz Warsza:

Tak, poprosilibyśmy panią Monikę Starecką, prezes Cargo, żeby odpowiedziała na pierwsze pytanie czy zagadnienie dotyczące zakupu akcji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dobrze. Bardzo proszę, pani prezes.

Pełniąca obowiązki prezes zarządu PKP Cargo Monika Starecka:

Dzień dobry. Monika Starecka, PKP Cargo. Odnośnie do transakcji wykonanych przez pana Marcina Wojewódkę powiem, że jako spółka PKP Cargo jesteśmy w zasadzie wyłącznie pośrednikiem w dostarczaniu informacji na rynek. W momencie, kiedy pan Wojewódka przeprowadził te transakcje, zarówno pierwszą, jak i drugą, zachowaliśmy się zgodnie z wewnętrznymi procedurami i w sposób możliwie najszybszy nastąpiła publikacja raportu bieżącego informującego o tych transakcjach. To było takie samo postępowanie jak w każdym innym przypadku, w każdych innych sytuacjach i transakcjach, które podlegały zgłoszeniu w formie raportów bieżących.

W tych transakcjach nie było nic nadzwyczajnego, czyli nie postępowaliśmy w sposób inny. Zgodnie z przepisami prawa akcjonariusze nie mają obowiązku informowania spółki o swoich zamiarach inwestycyjnych. Taka sytuacja miała miejsce tutaj. W związku z tym pan Wojewódka poinformował nas o tym, że sprzedął swoje akcje. W momencie raportowania to była całość informacji, którą spółka posiadała. W momencie, kiedy pan Wojewódka odkupił akcje, przekazaliśmy informację o odkupie akcji.

Potwierdzam, że otrzymaliśmy od Komisji Nadzoru Finansowego pytania celem wyjaśnienia, jak spółka postępowała w momencie, kiedy dowiedziała się o tych transakcjach. Takie informacje przekazaliśmy. Jednocześnie nigdy wcześniej KNF nie zgłaszała zastrzeżeń co do sposobu naszego raportowania. Oczywiście jeśli w wyniku tego procesu weryfikacji, sprawdzenia KNF będzie miała w stosunku do spółki jakiejkolwiek rekomendacje, zastosujemy się do nich.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Poproszę kolejne osoby, które mogłyby zabrać głos.

Dyrektor departamentu MI Tomasz Warsza:

Poprosilibyśmy przedstawiciela LHS-u odnośnie do tych...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze, dobrze.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeszcze zanim...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam. Proszę o głos.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę umożliwić nam zadanie dodatkowych pytań w części dotyczącej PKP Cargo, żeby nie komasować tego w jedno. Pan poseł Mariusz Krystian chciał zadać pytanie dotyczące właśnie pana prezesa Wojewódki.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze. To bardzo proszę, pan poseł Krystian. Później będziemy kontynuowali.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Ja rozumiem, natomiast w moim wystąpieniu jasno podkreśliłem i powiedziałem, że odpowiedzialność pana Wojewódki za tę operację jest połowiczna, jest iluzoryczna, bo przecież ktoś pana Wojewódkę mianował do Rady Nadzorczej spółki zależnej PKP CargoTabor. W tejże radzie pan Wojewódka widnieje do dnia dzisiejszego. Został odwołany? Jeśli tak, to kiedy? Jeśli widnieje, to dlaczego widnieje, czyli dlaczego nie poniósł odpowiedzialności za swoje działania z grudnia, dokładnie z 10 grudnia?

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo proszę o odpowiedź i o informację. Proszę też o przedstawienie się, dobrze?

Wiceprezes – członek Zarządu ds. Restrukturyzacji PKP Cargo SA Paweł Miłek:

Paweł Miłek, wiceprezes PKP Cargo. Jeżeli chodzi o kwestię zasiadania w Radzie Nadzorczej PKP CargoTabor, pragnę poinformować, że zarząd, który odbył się w grudniu, nie ma w planie podjęcia tej decyzji. Musi to przejść przez szereg uzgodnień. Tak, na najbliższym zarządzie... Generalnie jest tak, że tą sprawą w niedalekim czasie zajmie się zgromadzenie wspólników, czyli zarząd PKP Cargo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o ciąg dalszy. Może dajmy szansę odpowiedzieć, dobrze?

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Pani przewodnicząca, jeżeli można, akurat pan prezes użył sformułowania, że trzeba dokonać szeregu uzgodnień, a doskonale zdajemy sobie sprawę z tego, jaka jest procedura. Gdyby pan prezes mógł w tym momencie wymienić chociaż kilka z tych uzgodnień, byłibyśmy bardzo wdzięczni.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Słuchajcie, szanowni państwo, padło pytanie, jest odpowiedź. Ta sprawa będzie rozstrzygana na najbliższym posiedzeniu i tyle. Informacje będziemy pozyskiwali w momencie, kiedy to posiedzenie się odbędzie. Bardzo proszę o kontynuowanie. Proszę też osoby zabierające głos o przedstawianie się.

Dyrektor departamentu MI Tomasz Warsza:

Jeszcze raz Tomasz Warsza, Ministerstwo Infrastruktury, Departament Kolejnictwa. Prosilibyśmy, żeby LHS zajął stanowisko w temacie LCS-u, tego, jak to wygląda, jeżeli chodzi o ich procedury i dokumenty z zakresu bezpieczeństwa. Jest tutaj pani prezes.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo proszę.

Członek zarządu ds. handlu i eksploatacji PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. Aleksandra Adamska-Ziętek:

Dzień dobry. PKP LHS, Aleksandra Adamska-Ziętek, członek zarządu ds. handlu i eksploatacji.

Szanowni państwo, odnosząc się do pytania z punktu drugiego, chciałabym oświadczyć, że w związku z planowanym w dniu 11 grudnia 2025 r. otwarciem Lokalnego Centrum Sterowania na stacji Sędziszów LHS oraz wizytacją w tym dniu kadry zarządzającej spółki oraz zaproszonych gości spółka, a właściwie Wydział Bezpieczeństwa i Kontroli spółki PKP LHS przeprowadził analizę tego potencjalnego wydarzenia i przekazał informację do wydziału odpowiedzialnej komórki organizującej to wydarzenie, wskazując, że linia kolejowa nr 65 zarządzana przez PKP LHS, w tym posterunki ruchu, nie stanowi infrastruktury krytycznej.

Po analizie regulacji – zarówno prawnych, krajowych, jak i wewnętrznych – wydział bezpieczeństwa przekazał także, że nie mamy zobowiązania do wdrożenia szczególnych działań w obszarze bezpieczeństwa w dniu otwarcia, w dniu prezentacji LCS Sędziszów, także z uwagi na fakt, że obiekty spółki poddawane wizytacji w tym dniu obrazują powszechnie dostępną wiedzę w zakresie wyposażenia i urządzenia posterunków ruchu i systemów tam zabudowanych.

W kontekście prezentowanych w przestrzeni medialnej zdjęć – to są różne zdjęcia – spółka złożyła stosowne oświadczenie, że obrazy te nie ukazują danych wrażliwych i infrastruktury krytycznej w rozumieniu obowiązujących przepisów prawa.

Jeżeli chodzi o obiekty LCS, stanowią one nowo utworzoną infrastrukturę na linii kolejowej. Nie obejmują jeszcze całej linii kolejowej. Przez to w chwili obecnej do momentu otwarcia wszystkich odcinków LCS Sędziszów nie stanowi istotnego elementu bezpieczeństwa działalności operacyjnej spółki. Tak jak wspomniałam, poddane wizytacji obiekty obrazują powszechnie dostępną wiedzę zarówno w kontekście budynku, jak i układu torowego, a także urządzeń. Nie są to żadne innowacyjne urządzenia i tym podobne rzeczy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, proszę o jedno krótkie dopytanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Ale będzie runda pytań.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jedno dopytanie. Czy ta część linii kolejowej jest objęta systemem CHARLIE?

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Aleksandra Adamska-Ziętek:

Do tego też chciałam się jeszcze odnieść, ale nie wiedziałam, czy to pan może zadawać pytania, czy nie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

To proszę.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Aleksandra Adamska-Ziętek:

Generalnie, jeżeli chodzi o obowiązujące przepisy, przepisy ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenie w sprawie obiektów szczególnie ważnych dla bezpieczeństwa lub obronności państwa oraz ich szczególnej ochrony, także w kontekście ustawy o obronie ojczyzny, jeżeli chodzi o sam stopień alarmowy CHARLIE, jego adresatem nie jest spółka, tylko służby operujące na tym terenie.

Jeżeli chodzi ogólnie o nasze inwestycje, naszą infrastrukturę, to pragnę zwrócić uwagę, że prowadzimy działalność handlową. Nasza infrastruktura bardzo często występuje w mediach branżowych, na naszych stronach internetowych, naszych mediach społecznościowych, ponieważ w celu podejmowania kontraktów, realizacji przewozów niezbędne jest jej promowanie, przedstawianie potencjalnym kontrahentom zarówno przy podejmowaniu nowych przewozów, jak i przy realizacji dotychczasowych. Tego rodzaju wydarzenia, udostępnianie zdjęć czy przekazanie informacji o świadczonych usługach każdorazowo jest poprzedzane analizą. Nie wszystkie zdjęcia z pewnych naszych działań są udostępniane klientom czy opinii publicznej, więc, jak wspomniałam, każdorazowo przeprowadzana jest analiza zarówno naszych regulacji wewnętrznych, jak i ewentualnie przepisów krajowych.

Poseł Rafał Weber (PiS):

A czy ABW może odpowiedzieć, czy ta część infrastruktury jest zaliczona do systemu CHARLIE?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, będzie runda pytań. W rundzie, którą mamy teraz, ABW również otrzyma głos. Panie dyrektorze, bardzo proszę w kolejności. Czy to już wszyscy?

Dyrektor departamentu MI Tomasz Warsza:

Przeszlibyśmy do kwestii rozkładu jazdy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Czyli PKP Intercity?

Dyrektor departamentu MI Tomasz Warsza:

PKP Intercity, ewentualnie przy udziale PLK.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dobrze.

Dyrektor departamentu MI Tomasz Warsza:

Wiem, że PKP ma prezentację. Tak?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dobrze, panie dyrektorze. W takim razie PKP Intercity i później PLK. Bardzo proszę, pan prezes Janusz Malinowski. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Szanowni państwo, odnosząc się do pytania o straty, jakie spółka PKP Intercity poniosła czy może ponieść w związku z wejściem konkurencyjnego zagranicznego przewoźnika, chciałbym podać kilka faktów, które pozwolą dobrze zrozumieć obecną sytuację. To oczywiście rzutuje na to, czy te straty są, czy nie.

Mianowicie został przygotowany roczny rozkład jazdy, w którym w trzech głównych relacjach pojawił się zagraniczny przewoźnik. To relacje Warszawa – Kraków, Warszawa – Trójmiasto i Warszawa – Poznań. Przewoźnik konkurencyjny otrzymał 16 pociągów w rozkładzie rocznym w relacji Kraków – Warszawa – Kraków, 6 pociągów w relacji Warszawa – Trójmiasto – Warszawa i 12 pociągów w relacji Warszawa – Poznań – Warszawa.

Zgodnie z zasadami tworzenia rozkładu jazdy w pierwszym cyklu zamknięciowym... bo wiecie państwo, że realizacja rozkładu jazdy opiera się na pięciu cyklach zamknięciowych. Wynikają one z prac modernizacyjnych prowadzonych przez zarządcę infrastruktury. RegioJet otrzymał 14 pociągów w relacji Kraków – Warszawa – Kraków. Otrzymał 6 pociągów, czyli tyle, o ile wnioskował, do Trójmiasta i 12 pociągów do Poznania. Nie otrzymał 2 pociągów w relacji Kraków – Warszawa.

PKP Intercity bardzo szczegółowo analizowało ten rozkład jazdy i oczywiście zauważyło zagrożenia, że pociągi znajdują się w bliskiej odległości. Wojna cenowa, kanibalizacja może prowadzić do strat. Co jednak się wydarzyło? Na dwa dni przed wejściem rozkładu jazdy zagraniczny przewoźnik odwołał 8 pociągów w relacji Kraków – Warszawa – Kraków. To jest ten pierwszy slajd. Widzicie państwo? Te pociągi nie pojawiły się. Pasażerowie z dnia na dzień dowiedzieli się, że tych pociągów nie ma w rozkładzie jazdy. Na Gdańsk było 6 pociągów, 4 pociągi zostały odwołane. W relacji do Poznania wszystkie pociągi zostały odwołane przez przewoźnika zagranicznego, nie przez zarządcę infrastruktury.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, te prezentacje zostały państwu wysłane drogą elektroniczną. Mają je państwo na skrzynkach mailowych. Zachęcam, żeby tam sięgnąć. Będzie nawet lepiej, jeżeli będą mieli państwo te informacje przed oczami.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Tak jak podkreślałem, pociągi nie zostały odwołane przez zarządcę infrastruktury czy na skutek działania innych przewoźników. To była integralna decyzja zagranicznego przewoźnika. Oczywiście traktujemy to jako bardzo nieodpowiedzialne działanie, bo najbardziej poszkodowani są pasażerowie. Podsumowując, skutek jest taki, że 75% pociągów, które miały pojechać w rozkładzie jazdy zagranicznego przewoźnika, zostało przez niego odwołane, więc, szczerze mówiąc, sam wycofał się z jeżdżenia, z obsługi pasażerów w Polsce. To oczywiście jednoznacznie wpływa na to, czy te straty w Intercity się pojawiły, czy mogą się pojawić, bo trudno teraz mówić o stratach, kiedy te pociągi de facto się nie pojawiły.

Jeżeli możemy mówić o jakichś stratach, to możemy mówić o 2 mln zł utraconych przychodów, bo nasze 4 pociągi były zastąpione pociągami zagranicznego przewoźnika, ale w związku z tym, że pociągi zagranicznego przewoźnika nie pojechały, od 5 stycznia jeździmy na tych trasach. To są utracone przychody pomiędzy 14 grudnia a 4 stycznia. To są tylko utracone przychody. Kwestia strat wygląda tak, że zagraniczny przewoźnik odwołał 75% swojej oferty, zaskakując tym pasażerów, zarządcę, innych przewoźników. To oczywiście implikuje pewne kłopoty dla rynku. Zarządca musiał pilnie poprawiać rozkład jazdy. Pasażerowie zostali zaskoczeni tym, że kupili bilety na pociągi, których de facto nie było.

Na ten okres, zresztą jak co roku na okres świąteczno-noworoczny, PKP Intercity przygotowało bardzo duże wzmocnienia. 1157 pociągów zostało wzmocnionych 1717 wagonami w okresie od 19 grudnia 2025 r. do 6 stycznia 2026 r. Jak już mówiłem, uruchomiliśmy 3 pociągi w relacji Kraków – Warszawa – Kraków, 1 pociąg w podwójnej trakcji. Od 14 grudnia uruchomiliśmy 2 pociągi w relacji Warszawa – Poznań, żeby poprawić ofertę dla pasażerów. Myślę, że to tyle na temat strat.

Były jeszcze pytania od pana ministra Adamczyka odnośnie do badania równowagi ekonomicznej. Wszystkie wnioski, które były kierowane do UTK... Było też zapytanie do PKP Intercity o wpływ tych wniosków, tych ofert na segment usług PSC, bo, jak słusznie zauważył pan minister, dotyczy to segmentów pociągu PSC. Wszystkie badania wykazały wpływ od 0,08% do 0,55% wpływu na umowę PSC. Jeżeli mielibyśmy na to składać wniosek z tezą, że to ma wpływ na segment umowy PSC, to po prostu musielibyśmy potwierdzać nieprawdę, bo takiego wpływu nie ma. Sami państwo widzicie. To jest wpływ od 0,08% do 0,55% w zależności od wniosku. Takie stanowisko przedstawialiśmy zarówno do urzędu, jak i do Ministerstwa Infrastruktury.

Zakup pociągów dużych prędkości 320 km/h jest objęty tarczą antykorupcyjną. Spółka składała stosowny wniosek bodajże 3 września. Z tego co pamiętam, od października ten zakup jest objęty taką tarczą.

Odnosnie do zatrudnienia w centrali: styczeń 2024 r. to 843 osoby, listopad 2025 r. to 1004 osoby, ale z tym zastrzeżeniem, że do listopada 2025 r. ze wszystkich zakładów zostali przeniesieni instruktorzy maszynistów, instruktorzy ruchowi, instruktorzy handlowi. To jest ok. 100 osób. Różnicy w zatrudnieniu praktycznie więc nie ma. Miejscem pracy tych pracowników są oczywiście ich zakłady, ale zatrudnieni są w centrali w celu uporządkowania spraw, jednakowych standardów szkolenia, nadzoru we wszystkich czterech zakładach, czyli w zakładach w Gdyni, w Poznaniu, w Krakowie i w Warszawie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Bardzo proszę, PKP PLK. Pan prezes jest z nami.

Członek zarządu, dyrektor ds. eksploatacji PKP Polskie Linie Kolejowe SA Michał Gil:

Dzień dobry. Michał Gil, członek zarządu, dyrektor ds. eksploatacji.

Powiem tylko tyle, że zarządca infrastruktury jest zobowiązany traktować wnioski wszystkich przewoźników w sposób całkowicie neutralny, bez dyskryminacji któregośkolwiek z nich. Jako zarządca działamy w tym samym systemie prawnym od kilkunastu lat. Ten system prawny, ustawa, rozporządzenie, regulamin sieci, zasady przydzielania przepustowości, następnie zasady realizacji rozkładu jazdy i okresowego ograniczania przepustowości w związku z trwającymi pracami modernizacyjnymi, poza kosmetycznymi zmianami, są takie same od kilkunastu lat niezależnie od tego, jaki przewoźnik aplikuje. Tych przewoźników mamy w systemie towarowym dziesiątki. Mamy też wielu przewoźników samorządowych. Wszystkich przewoźników traktujemy neutralnie, bez dyskryminacji żadnego z nich, żeby każdy mógł realizować rozkład jazdy najlepiej w takim zakresie, w jakim chce. Tworzenie rozkładu jazdy jest natomiast sztuką kompromisu w wypracowywaniu rozwiązań, które trwa przez cały czas, żeby jak najlepiej odpowiedzieć na potrzeby przewoźników, pasażerów, nadawców ładunków. To chyba tyle.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. To komplet ze strony Ministerstwa Infrastruktury? Dziękuję bardzo. Bardzo proszę przedstawicieli Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Pan płk Adam Ciszewski, bardzo proszę.

Zastępca szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego płk Adam Ciszewski:

Dziękuję. Wysoka Komisjo, chciałem odpowiedzieć, że tak, LHS jest objęta trzecim stopniem alarmowym CHARLIE, natomiast szczegółowe wytyczne, które agencja kierowała do poszczególnych podmiotów, są klauzulowane, niejawne. Wskazujemy tam, które elementy są istotne i w jaki sposób należy tę ochronę prowadzić.

Chciałem też dodać w kontekście opublikowanych zdjęć, że upublicznienia tych zdjęć zostały przez nas przeanalizowane. Nie zawierają danych wrażliwych, jak i newralgicznych z punktu widzenia bezpieczeństwa obiektu, z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa. Nie wchodząc w szczegóły z uwagi na brak klauzuli na obecnym posiedzeniu, chciałem przypomnieć, że linia LHS była budowana w latach 70. jako istotny element infrastruktury, jeszcze we współpracy ze Związkiem Radzieckim przy powstaniu Huty Katowice. Kolej ma to do siebie, że nie zmienia swoich trakcji. W związku z tym przebieg tej trasy jest powszechnie znany, natomiast szczegóły, na które zwracamy uwagę, i elementy, na które poszczególne podmioty, jak i służby dbające o bezpieczeństwo powinny zwracać uwagę, z przyczyn oczywistych są niejawne. W związku z tym nie jestem upoważniony do udzielania takich informacji. Na każde pytanie chętnie odpowiem w możliwym zakresie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie pułkowniku. To wyczerpało listę osób w zakresie odpowiedzi na pytania. Otwieram... Proszę od mikrofonu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Zwracałem się z pytaniem, kierowałem pytania do ministerstwa. Proszę o odpowiedź.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

OK, dobrze. Panie dyrektorze, bardzo proszę o możliwie sprawne ustosunkowanie się.

Dyrektor departamentu MI Tomasz Warsza:

Powiem tak. Nie byłem przygotowany do tych pytań i nie jestem upoważniony do udzielenia odpowiedzi na nie. Na wszystkie pytania odpowiemy w formie pisemnej. Pytania mam zapisane. Tak jak pan minister prosił, żeby odnieść się też do pytań z poprzedniego posiedzenia, do wszystkich tych pytań odniesiemy się. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, panie dyrektorze.

Szanowni państwo, wobec tego otwieram debatę. Bardzo proszę o zgłaszanie się osób, które są chętne do zabrania głosu w debacie. Jest pan poseł Krystian, pani posłanka Matysiak. Bardzo proszę o kolejne zgłoszenia. Jest pan prezes Furgalski, pan przewodniczący Adamczyk, pan

poseł Weber. Kto jeszcze z państwa? Wszyscy? Jeszcze pan poseł Puda, pan poseł Polaczek. Czy jeszcze ktoś z państwa chce zabrać głos? Nie widzę chętnych, zamykam listę. Wyznaczam czas trzech minut na udział w debacie z uwagi na to, że o godz. 16 mamy zaplanowane kolejne posiedzenie Komisji. Bardzo proszę, pan poseł Mariusz Krystian.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, doprecyzowując temat związany z zapytaniem o przewodniczącego Rady Nadzorczej PKP CargoTabor, chciałem usłyszeć wprost odpowiedź. Czy na dzień dzisiejszy przewodniczącym bądź członkiem Rady Nadzorczej PKP CargoTabor jest pan Marcin Wojewódka?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pani poseł Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

Dziękuję. Chciałabym dopytać o kwestie, które pojawiły się w drugim punkcie naszego posiedzenia, mianowicie o konsekwencje udostępnienia w przestrzeni publicznej zdjęć z wizyty w Lokalnym Centrum Sterowania w Sędziszowie. Na ostatnim posiedzeniu Komisji Infrastruktury, kiedy na ten temat rozmawialiśmy i dopytywałam pana ministra Malepszaka o tę sprawę, pan minister jednoznacznie powiedział, że na tej stacji nie można robić zdjęć. Chodziło o wizytę pana ministra Klimczaka. Dzisiaj była mowa o fotografiach, które pan minister udostępnił w przestrzeni publicznej, które po dużej burzy medialnej wykasował, natomiast, drodzy państwo, te zdjęcia ciągle wiszą na stronach Radia Kielce. Od miesiąca o tym przypominam. Nikt z tym nic nie zrobił. Dwukrotnie mówiłam o tym na sali plenarnej. Rozmawiałam osobiście z ministrem Siemoniakiem. Ponoć sprawa została przekierowana do służb kolejowych. Zdjęcia wiszą w przestrzeni internetowej i są dostępne na Facebooku, są dostępne na stronach konkretnego medium.

Teraz pytanie: To te zdjęcia mogą wisieć, można je robić, jeżeli mamy konkretne miejsca objęte systemem CHARLIE, czy nie można? Czy myli się minister Malepszak, czy może jednak się nie myli i ma rację? W takim razie jest pytanie o to, co robią służby i dlaczego te zdjęcia ciągle są dostępne.

Drugie pytanie jest bardzo istotne z perspektywy osób, które uwielbiają kolej, które robią zdjęcia, które fotografują na przykład stacje kolejowe, pociągi wjeżdżające na stacje, które wielokrotnie, bardzo często są zatrzymywane. Do mojego biura zgłaszają się takie osoby. One ponoszą konsekwencje obowiązujących przepisów. Co jednak w sytuacji, w której do konkretnego miejsca zostali wpuszczeni fotoreporterzy, którzy zrobili szczegółowe zdjęcia, i te zdjęcia funkcjonują w przestrzeni publicznej? Bardzo proszę o jednoznaczną odpowiedź. Proszę też o odpowiedź na pytanie, dlaczego nic w tej sprawie się nie zadziało mimo konkretnych, jednoznacznych monitów z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Jako kolejny głos zabierze pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Zwracam się do pana dyrektora. Pan reprezentuje ministerstwo. Państwo nadzorujecie PKP Intercity, więc broń Boże nie chcę tutaj deprecjonować pana prezesa Malinowskiego, ale kieruję pytanie do ministerstwa, bo mam nadzieję, że w końcu usłyszymy odpowiedź na pytanie, jakie potencjalne koszty – czytaj: straty – poniesie PKP Intercity w związku z konkurencją zagraniczną, zagranicznym przewoźnikiem, który został wprowadzony w nowym rozkładzie jazdy.

Teraz troszeczkę utrudnię. Bardzo proszę, aby koszty wyliczono według pierwotnego założenia, że zagraniczny przewoźnik obsługuje wszystkie linie kolejowe, i po drugie: według stanu na dzień dzisiejszy po rezygnacji przewoźnika z niektórych z tych połączeń. Rozumiem, że 2 mln zł straty przewoźnika narodowego za trzy tygodnie można przemnożyć razy tygodnie w roku, razy miesiące i wyjdzie nam strata dla przewoźnika tylko z jednego połączenia. To są naprawdę duże kwoty. Rozumiem, to jest bardzo uproszczona i w tym momencie nieuprawniona kalkulacja, niemniej jednak bardzo proszę o podanie dokładnych kwot.

Mam takie retoryczne pytanie. Zapewne nie znajdzie ono odpowiedzi, ale myślę, że służby – zwracam się tutaj do panów – też zastanawiają się nad tym, jak to jest, że ktoś, kto walczy

o bardzo intratny, lukratywny kontrakt, walczy o połączenia, które są naprawdę żyłą złota, nagle z tych połączeń rezygnuje. Co się dzieje? Ja tego nie rozumiem. Nie powiem, że to nie jest biznesowe, ale na co dzień to się chyba nie dzieje. Jak ktoś kiedyś powiedział, zjawiska w przyrodzie są nieubłagane. Samo się nie błyska. Rozumiem więc, że nie uzyskam odpowiedzi na pytanie, jak to się stało, że przewoźnik rezygnuje z połączeń, które powinny mu przynieść – licząc w euro czy w dolarach – wielomilionowe zyski. Jak to jest? To jest pytanie bardziej do tych, którzy w szczegółach zajmują się tym projektem.

Nie usłyszałem odpowiedzi na pytanie, na jakim etapie jest śledztwo w sprawie podejrzenia korupcji przy konstrukcji rozkładu jazdy w związku z PKP PLK i prywatnymi przewoźnikami, o czym media donosiły w zeszłym roku. Nie usłyszałem, jakie jest stanowisko Ministerstwa Infrastruktury wobec tej sprawy. Mam nadzieję, że pan dyrektor stanowisko ministerstwa może...

Dyrektor departamentu MI Tomasz Warsza:

Wiemy, że postępowanie się toczy, natomiast nie mamy na nie wpływu, bo to...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, panie dyrektore, jeszcze jedno związane z tym. Szybko przejdę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam, panie przewodniczący. Panie dyrektore, zbiorowo, jeżeli chodzi o odpowiedź.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak, tak. Otóż najbardziej interesuje nas to, czy wszczęto kontrolę, czy zainicjowaliście państwo kontrolę w związku z układaniem nowego rozkładu jazdy. Wiemy, jak to działa. Tam zespół kontrolny – nie jeden... myślę, że co najmniej jeden – powinien sprawą się zajmować. Czy ministerstwo zarządziło w ramach nadzoru kontrolę tego procesu? To jest niezmiernie ważne. Pytanie jest w związku z wycofaniem się przewoźnika z niektórych połączeń. W takim razie w jaki sposób PLK zweryfikowała przewoźnika zagranicznego i w jaki sposób potwierdziła ich możliwości obsługi połączeń, które im przydzielono? Czy powierzono im na słowo, czy też posłużono się danymi, które utwierdziły w przekonaniu, że przewoźnik, który aplikuje, który aspiruje do objęcia konkretnych połączeń kolejowych, poradzi sobie z tym zadaniem? Co za tym idzie, jest takie pytanie do ministerstwa: Kto w PLK podjął decyzję o przydzieleniu tras dla tego międzynarodowego przewoźnika? Pytanie, jakie są konsekwencje dla przewoźnika. O to pytalśmy na poprzednim posiedzeniu Komisji. Czy będzie ponosił kary finansowe? Jeżeli tak, to jakie? Ktoś tę decyzję podjął, więc jest pytanie o osoby decyzyjne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Jako kolejny głos zabierze pan poseł Weber. Proszę bardzo.

Posel Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, pytania, które zadaje pan minister Andrzej Adamczyk w kontekście zagranicznego przewoźnika, są bardzo istotne, bo są dwa rozwiązania. Albo ten przewoźnik nie powinien otrzymać zgody na realizację tych połączeń, ponieważ nie był do tego przygotowany – a taką zgodę od spółki PKP PLK otrzymał – albo, i tutaj patrzę w kierunku naszych służb, w międzyczasie zadziało się coś innego – pytanie co – co spowodowało, że się z tych przewozów wycofał. Tutaj nie ma innej odpowiedzi: albo ta pierwsza, albo ta druga. Chcemy poznać prawdę. Która z tych dwóch odpowiedzi jest odpowiedzią faktyczną?

Nawiązując do kwestii drugiej, czyli do zdjęć z centrum sterowania ruchem, rozumiem, że taka ogólna odpowiedź na tę kwestię jest taka, że nic nie stało. Co prawda pan minister to zdjęcie opublikował, później je usunął, ale w mediach prywatnych i, jak wskazała pani poseł Matysiak, publicznych one cały czas są dostępne mimo tego, że minister usunął je ze swojego profilu. W zasadzie nie musiał usuwać, ponieważ ta część linii kolejowej nie jest objęta infrastrukturą krytyczną, jest co prawda objęta systemem CHARLIE, ale nie możemy uzyskać informacji, w jaki sposób jest chroniona, czyli de facto nie wiemy, co o tej sprawie sądzić, nie wiemy, co o tej sprawie mamy myśleć, my i inni, którzy interesują się sprawami kolei.

To jest niestety ten obraz odpowiedzi, którego się obawiałem, czyli: nic się nie stało, i to zarówno w punkcie pierwszym, jeżeli chodzi o PKP Cargo i sytuację pana Wojewódki... Na proste pytanie, które zadał pan poseł Mariusz Krystian, odpowiedź musi zostać udzielona. Czy ten pan nadal jest członkiem Rady Nadzorczej spółki PKP CargoTabor? Tutaj odpowiedź

jest zero-jedynkowa. Albo jest, albo nie jest. Czekamy na tę odpowiedź. W pierwszym i w drugim punkcie generalnie mamy odpowiedzi wzruszające ramionami: nic się nie stało.

W punkcie trzecim, w punkcie związanym z zagranicznym przewoźnikiem i sytuacją PKP Intercity zachowanie pana prezesa Malinowskiego od samego początku jest jednak inne. Mówię to wprost. Mogę nie zgadzać się z panem prezesem w innych sprawach – wczoraj prowadziliśmy polemikę na temat aktualnej sytuacji transportowej – natomiast po tym, co słyszę, nie mogę odmówić panu prezesowi od samego początku jednoznacznego zachowania i walki o interes spółki. To jest moja ocena teraz: i po tym posiedzeniu Komisji, i po tym, co zostało nam przekazane w grudniu poprzedniego roku. Zupełnie inna jest sytuacja, zupełnie inna jest ocena, jeżeli chodzi o działalność Ministerstwa Infrastruktury i PKP PLK, czyli tych, którzy dopuścili do tego, że ten przewoźnik się pojawił, a na samym końcu połączeń nie obsługuje. Relacji zarówno do Gdyni, jak i do Poznania czy do Wrocławia w dużej części nie realizuje. Połączenia pokazały się, pasażerowie zakupili bilety, a przewoźnik po prostu się nie pojawił. Jest pytanie: Kto za to odpowiada?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę zmierzać do końca.

Poseł Rafał Weber (PiS):

To jest pytanie, do którego wraca pan minister Andrzej Adamczyk.

Ostatnie zdanie, panie przewodniczący. Jest pan minister Piotr Malepszak, cieszymy się bardzo. Myślę, że będzie miał okazję zabrać głos. Byłoby dobrze, gdyby pan minister zaczął od dwóch magicznych słów. Pierwsze to „Przepraszam pasażerów za to, co się dzieje w ostatnich tygodniach, jeżeli chodzi o transport kolejowy w Polsce, za odwołane pociągi, za opóźnienia, za wagony, które nie są ogrzewane”. To jest jedna sprawa. Śnieg spadł po raz pierwszy w tym roku, wcześniej śniegu nie było, takie można wyciągać wnioski.

Drugie magiczne słowo to „Dziękuję. Dziękuję wszystkim drużynom konduktorskim, na które...”. Nie wiem, kto prowadzi profil PKP Intercity na portalu X. Ten prowadzący chce zrzucić całą winę za zaistniałą sytuację. W słowie otwarcia pana ministra takiego wprowadzenia oczekuję, przynajmniej ja, ale myślę, że i wszyscy, którzy korzystają z usług przewoźników kolejowych, naszego narodowego przewoźnika PKP Intercity.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Jako kolejny głos zabierze pan poseł Puda. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, otóż ta sytuacja pokazuje w pewnym sensie, że, jak rozumiem, Ministerstwo Infrastruktury nie było przygotowane na taką sytuację, chyba że się mylę i któryś z panów dyrektorów czy pan minister wyprowadzi mnie z błędu. Gdyby było inaczej, to do takiej sytuacji po prostu by nie doszło. Moi szanowni poprzednicy, pan minister Adamczyk, pan minister Weber i właściwie każda z osób, które się wypowiadały, przytaczają fakty dotyczące tego, że pasażerowie zakupili bilety, ale nie mogli skorzystać z usługi.

Oczywiście możemy domniemywać, chociaż nie mamy wiedzy na ten temat, że mógł to być jakiś konflikt biznesowy czy inne powody, wszyscy natomiast możemy wyobrazić sobie sytuację, w której nie jeden, a więcej przewoźników jest w tej samej sytuacji. To staje się dosyć zasadnym pytaniem. Czy ktoś, kto podejmował decyzję o tym, aby uruchomić linię, która w sumie nie pojechała, nie działał przeciwko interesowi polskiego państwa? Jeżeli bowiem jeden taki przewoźnik może się nie pojawić, równie dobrze mógłby być i inny, a to powoduje, jak państwo sami zauważyli, dodatkowe straty, nie tylko finansowe, ale i te, o których państwo wspomnieli, które są niepoliczalne, czyli na przykład kwestie dotyczące tego, że pasażer odchodzi od ruchu kolejowego, ponieważ nie przyjechał pociąg, na który on zakupił bilet, etc., etc.

W związku z tym moje pytania są dwa. Po pierwsze jakie są gwarancje? Przepraszam, nie wiem, ale rozumiem, że ktoś w ministerstwie czy w PKP, kto decydował o tym, aby nadać tę zgodę na przebiegu tej linii kolejowej, podjął również ryzyko związane z tym, że to się nie odbędzie. Na pewno są jakieś gwarancje. Co w tym przypadku robi państwo polskie, tzn. jakie są odszkodowania, jakie są zabezpieczone środki finansowe? Czy może jest jakaś kwota środków finansowych zabezpieczona w przewoźniku? Nie wiem, po prostu pytam z ciekawości. Jakie możliwości zwrotu środków finansowych i zabezpieczeń – chociażby pasażerów – państwo zagwarantowało

sobie w tej sytuacji? Jest to jednak działanie na szkodę pasażerów. W jaki sposób po tej gwarancji będą państwo mogli odzyskiwać te środki finansowe? Jak to fizycznie zostało wpisane w umowie? Czy ten przewoźnik w takiej sytuacji ma ponieść konsekwencje finansowe, czy może inne? Może odda nam tabory? Nie wiem, po prostu pytam z ciekawości, jak w momencie, kiedy myśleli państwo o tym, aby przekazać ten ruch temu przewoźnikowi, zabezpieczyli interes Skarbu Państwa i bezpieczeństwo pasażerów. To moje pierwsze pytanie.

Drugie jest skierowane bardziej do ministerstwa w połączeniu ze służbami, które są tutaj. Czy wiedząc już, że doszło do takiej sytuacji, podjęli państwo działania, aby wykluczyć możliwość powstania podobnej sytuacji w przyszłości? Pan minister Adamczyk i pan minister Weber mówili o tym, że albo ten podmiot nie był przygotowany, albo były inne powody, o których nie wiemy. Mogło się tak wydarzyć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Proszę zmierzać do końca, panie pośle.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Pytanie jest takie. W jaki sposób zabezpieczyli państwo interes Skarbu Państwa na przyszłość, aby do tego typu kuriozalnej sytuacji więcej nie doszło? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Polaczek, bardzo proszę. Przypominam o wyznaczonym czasie trzech minut.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję za udostępnienie mi „czasu antenowego” na posiedzeniu Komisji. Zaczę od uwagi generalnej. Pani prezes Linii Hutniczej Szerokotorowej gratuluje dobrego odnajdowania się w aktualnej rzeczywistości ryzyk i zagrożeń, z jakimi mamy do czynienia w infrastrukturze kolejowej i nie tylko. To jest pierwsza uwaga. Mogę powiedzieć, że kilkakrotnie w życiu byłem na wizytacjach w centrach sterowania ruchem kolejowym w kraju i za granicą i zawsze pierwszą informacją, jaka była na tego rodzaju zamkniętych wizytacjach, była uwaga przedstawiciela operatora o zakazie fotografowania i filmowania tego rodzaju miejsc, ale może rzeczywiście, jeśli państwo uznają, że to nie jest element infrastruktury krytycznej w aktualnej rzeczywistości, życzę kontynuacji tego sposobu myślenia.

Druga uwaga odnośnie do PKP Cargo jest taka, iż przede wszystkim – pomijając tutaj kwestie poboczne – dalej mamy do czynienia z rozkręcającym się korkociągiem spirali porażek firmy na rynku konkurencyjnym. Chcę zwrócić uwagę na to, iż udział PKP Cargo w tym rynku drastycznie spada, udział DB rośnie. Z perspektywy ładunków masowych nie jestem w stanie zrozumieć, dlaczego w 2025 r. PKP Cargo przegrało przetarg na bocznice dla Jastrzębskiej Spółki Węglowej, a wygrało go DB. Udało się odwojować taki przetarg na KWK Halemba, gdzie dopiero na aukcji zeszli państwo z kwoty 32 mln zł na 12 mln zł, jeśli dobrze pamiętam. Wypadli państwo poza pierwszą piątkę przewoźników w relacjach Śląsk – Połaniec, a więc nie będzie państwa w umowie ramowej na ok. 1 mln ton w 2026 r.

Konkluzja jest taka, że aktualnie nie macie państwo jakiejkolwiek strategii. Jest po prostu kurczenie się, jest oddawanie rynku, czego popadnie. Decyzja o odwołaniu pani prezes 22 grudnia jest w gruncie rzeczy zwiastunem bardzo dramatycznie pogarszającej się sytuacji rynkowej firmy na konkurencyjnym rynku. To są zasadnicze pytania o to, w jaki sposób ten trend odwrócić. Konkluzja jest taka, iż dzisiaj mamy do czynienia bardziej z procesem osłabiania pozycji Cargo. W mojej ocenie nie jest to przypadkowe. Robi się miejsca dla nowych projektów kilku innych podmiotów, którym daje się oddech, itd., itd.

Uwaga dotycząca kwestii bezpieczeństwa i zdarzeń o wymiarze terrorystycznym jest taka. Posłużę się moimi pytaniami, które skierowałam na posiedzeniu Komisji poświęconemu funkcjonowaniu instytutów badawczo-rozwojowych, które miało miejsce. Tam zadałam trzy bardzo precyzyjne pytania. Otrzymałem bardzo kompetentną odpowiedź od pana dyrektora Andrzeja Massela z Instytutu Kolejnictwa, jeśli chodzi o ocenę ryzyk w takich zdarzeniach terrorystycznych jak system identyfikacji ruchu na torach w modelu identyfikacji torowej i w modelu osiowym. Odpowiedź jest bardzo jednoznaczna: w tzw. modelu osiowym w sytuacji, w której mamy urwany kawałek szyny, jest wniosek, w którym dyżurny ruchu po prostu nie widzi zagrożenia na sieci. Myślę, że to w aktualnej sytuacji powinno być przedmiotem analizy

w Ministerstwie Infrastruktury we współpracy z instytucjami odpowiedzialnymi za ochronę infrastruktury krytycznej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, bardzo proszę zmierzać do końca. Dziękuję.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To jest koniec, ostatnie zdanie. Lekturę tej odpowiedzi polecam również Ministerstwu Infrastruktury. Mówię tutaj o pisemnych odpowiedziach Instytutu Kolejnictwa, również do państwa, bo myślę, że to jest materiał poglądowy, z którego wnioski – płynące z tych konkluzji – mogą być również wyciągnięte na kanwie przeciwdziałania zdarzeniom o charakterze skrajnym, jakie już zaistniały na polskiej sieci kolejowej.

Tyle moje uwagi. Mam nadzieję, że są one...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Jako ostatni...

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

...ale sytuacja PKP Cargo jest, szanowni państwo, krytyczna. Jeszcze ostatnie zdanie. Na końcu można zadać pytanie, które chciałbym tutaj powtórzyć, czy poza panem Wojewódką w tym dniu jacykolwiek inni przedstawiciele rady nadzorczej czy zarządu Grupy PKP Cargo mający dostęp do informacji poufnych również brali udział w tej aukcji. Proszę o odpowiedź.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Jako ostatni głos zabierze pan prezes Furgalski. Bardzo proszę, panie prezesie. Przypominam o wyznaczonym czasie trzech minut.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, postaram się zmieścić z taką ogólną uwagą do części, którą referował pan minister Adamczyk, związanej z konkurencją.

Myślę, że Intercity bardzo dobrze komunikuje skutki grudniowej sytuacji i podejmuje działania dobre, propasażerskie, żeby starać się złagodzić te skutki w stosunku do pasażerów. Uważam natomiast, że konkurencja, tak, jest dobra, ale pod warunkiem, że są to zasady jasne, rozsądne, zdrowe. Muszę powiedzieć, że patrząc na to, jak konkurencja wchodziła w innych krajach... To chociażby Czechy. Skoro ona przychodzi do nas z Czech, to już pomijając wiele innych aspektów pozytywnych dla pasażera, obniżka – bo najczęściej na to zwraca się uwagę – cen biletów o 40% i ruchy cenowe, które w Polsce miały, mają miejsce, są pozytywne. Muszę jednak powiedzieć, że to wejście, ten falstart konkurencji... Zobaczymy, jakie będzie nastawienie pasażerów do tego procesu. Oby nie zostali w domach. Ci, którzy kupowali bilety z nadzieją, że pojadą, mogą mieć teraz różne zachowania.

Na pewno jest to duże rozczarowanie, bo wyobrażałem sobie, że przede wszystkim będziemy zwiększać ofertę, dogęszczać rozkład jazdy, a nie będziemy mieli tutaj do czynienia z sytuacją, że coś jest kosztem czegoś, że wycinamy pociąg jednego przewoźnika i wstawiamy drugi albo że mamy taką sytuację, że osiem minut przed odjeżdża przewoźnik konkurencyjny, a potem mamy na przykład godzinną dziurę. Widzieliśmy to w rozkładzie, który tutaj był pokazany. Nie wiem, czy PolRegio też miało mocne problemy. Generalnie przewoźnicy samorządowi też wystosowali swój list w tej sprawie. Ciężko mówić, że to jest konkurencja dla przewoźników regionalnych. Chyba najmocniej podkreślały to Koleje Wielkopolskie, które musiały wydłużyć czas przejazdu, czekać na przystankach nie dwie, trzy minuty, tylko chyba 17, a nawet 20, żeby przepuszczać pociągi RegioJet, więc wydawało mi się, że to pójdzie w zupełnie innym kierunku. Jeżeli mamy problem gdzieś z przepustowością, to myślę, że ruch komercyjny powinien tutaj składać ofertę, jeśli idzie o cenę dostępu, i w ten sposób rozsądzalibyśmy te spory.

Problem na pewno istnieje, bo mamy bardzo dużą, cały czas rosnącą liczbę pasażerów, co oczywiście cieszy. Jest problem, jak przewieźć wszystkich chętnych, bo niektórzy odchodzą z kwitkiem, nie ma ani miejsc siedzących, ani – wypełniając odpowiednie limity – miejsc stojących. Wagony, składy cały czas robią się w polskich zakładach. Na to trzeba jeszcze trochę poczekać.

Kończąc, rzeczywiście... Panowie posłowie pytali, o co chodzi z odwołaniem pociągów RegioJet. Delikatnie mówiąc, na pewno mało poważne jest to, że jeszcze trzy dni przed rozkładem są sprzedawane bilety na pociągi. Trudno, żeby przewoźnik nie wiedział, że nie ma obsady personalnej do tego, żeby te pociągi uruchomić. Podejście do pasażera jest więc mało poważne.

Mniej troszczę się o RegioJet, ale to wpływa generalnie na postrzeganie rynku. Mam nadzieję, że to chwilowe zachwianie i ratunkowa sytuacja ze strony Intercity nie wpłynie poważniej na coraz bardziej pozytywne postrzeganie rynku kolejowego pasażerskich przewozów w naszym kraju. Tyle ogólnej uwagi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Rzeczywiście to jest moment, który przypomina sytuację, kiedy na skutek bardzo liberalnego otwarcia rynku przewozów autobusowych poupadały PKS-y. Dzisiaj mamy problem z transportem publicznym w wielu miejscach w Polsce. Wydaje mi się, że ta sytuacja jest lekcją, z której trzeba wyciągnąć wnioski.

Nie chcę już mówić o powadze, bo tam nie ma żadnej powagi, natomiast mnie niepokoi jedno, to, że dzisiaj w mediach społecznościowych prowadzona jest zorganizowana kampania, która ma podważyć zaufanie do PKP Intercity pomimo tego, że dziury spowodowane przez niepoważnych konkurentów w wielu miejscach zostały przez PKP Intercity zasypane. Dzisiaj jest kampania, która udaje, że nie jest kampanią zorganizowaną, ale jeżeli popatrzymy na natężenie, jeżeli popatrzymy na ilość różnego rodzaju wpisów próbujących przerzucić odpowiedzialność, to z pewnością zauważymy, że jest to kampania sterowana. Z tego trzeba wyciągnąć wnioski. Dla pasażerów to bardzo zła informacja. W związku z tym reakcja i konsekwencje powinny być bardzo poważne, żeby w przyszłości nikomu nie przyszło do głowy zostawienie pasażerów na peronach z biletami, bez możliwości przyjazdu pociągiem, tak jak to miało miejsce w przypadku tego falstartu.

Tu jest mój apel do PKP PLK. Nie można tego robić bezrefleksyjnie. Kary w przypadku zajęcia miejsca i niepuszczenia pociągu powinny być przytłaczające. Powinny być odpowiednie do skali bezczelnego potraktowania pasażerów. Myślę, że nikt z nas nie chciałby znaleźć się na miejscu pasażera, który kupił bilet, przychodzi na peron i nie ma w co wsiąść, chociaż zapowiedzi były piękne. Naprawdę trzeba wyciągnąć wnioski, bo inaczej, kolokwialnie mówiąc, załatwimy nasze spółki, spółki samorządowe, a będą hulały pociągi na najbardziej intratnych liniach, co kolejny raz spowoduje postępowanie w wykluczeniu komunikacyjnym kolejnych terenów.

To powiedziawszy, pozwolę sobie oddać głos panu ministrowi Piotrowi Malepszakowi. Bardzo proszę, panie ministrze. W dalszej kolejności były też pytania do PKP PLK, do PKP Cargo, do ABW, myślę, że w takiej kolejności. Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, przepraszam za moje późniejsze przybycie. Mam trochę punktów, na które chciałbym odpowiedzieć. Chciałbym też podsumować pewne kwestie, szczególnie dotyczące tematu w mojej ocenie najbardziej drażliwego, bo dotyczącego tysięcy pasażerów polskiej kolei, szczególnie przewozów dalekobieżnych.

Na wstępie jednak odpowiedź dla pana ministra Webera. Oczywiście, że przepraszam tych pasażerów, których dotknęły utrudnienia na kolei. Sam w ostatnich dniach byłem pasażerem w relacjach dalekobieżnych, korzystałem z Intercity. Moje pociągi przyjeżdżały na czas. Tutaj chciałbym przytoczyć pewną statystykę, bo jest interesująca. Ostatnie siedem dni jest trudne, bardzo trudne szczególnie dla Intercity. Byliśmy na punktualności w okolicach 60%. To słabo, ale ta punktualność pomimo zimowych utrudnień jest wyższa niż latem, w lipcu 2022 r., przy 32-procentowej pracy eksploatacyjnej, niższej niż obecnie. To jest skala dramatu, jaki mieliśmy w poprzednich latach. 55–56% to punktualność przewoźnika w okresie letnim, w lecie 2022 r. Tak wyglądał lipiec 2022 r., tak wyglądał sierpień 2022 r. Podobnie było w miesiącach letnich 2021 r.

Czy powinniśmy do tego wracać? Już raczej nie. Raczej powinniśmy wyciągać z tego wnioski i te wnioski wyciągnęliśmy w Intercity, patrząc, jak wyglądało lato 2024 r. i lato 2025 r. Punktualność była w okolicach 80% przy znacznie wyższej pracy eksploatacyjnej, czyli, szanowni państwo, gdy wejdziemy w liczby, z którymi trudno polemizować, zobaczymy porównawczo, z czym mieliśmy do czynienia jeszcze trzy lata temu. To był dramat, jeśli chodzi o punktualność, podkreślam, przy znacznie mniejszej pracy eksploatacyjnej. Dzisiaj ta praca jest już bardzo napięta, mamy bardzo krótkie obiegi... krótkie zmiany! Obiegi mamy długie, ale mamy szybkie zmiany na stacjach zwrotnych, co powoduje, że gdy mamy taką sytuację jak chociażby na linii nr 38 na odcinku Kętrzyn – Korsze, gdy wykrywamy w nasypie niewybuchy z II wojny światowej, sypie nam się układanka rozkładowa. Tego typu kwestie są już naprawdę bardzo problematyczne. Tu podkreślam raz jeszcze. Przepraszam, bo to dotyczy tysięcy pasażerów, jednak mogę

z podniesionym czołem powiedzieć, że dzisiaj sytuacja wygląda zupełnie inaczej, niż wyglądała jeszcze trzy lata temu.

Jeśli chodzi o przewoźnika, jakim jest RegioJet, ten przewoźnik nie pojawił się na polskim rynku kilka tygodni temu. Pierwszy wniosek o przyznanie dostępu dla tego przewoźnika to jest kwiecień 2020 r. Uruchomienie przewozów na trasie od granicy z Czechami, przez Katowice i Kraków, do Przemyśla to luty 2022 r. Wtedy ten przewoźnik wjechał, w lutym 2022 r. pojawił się po raz pierwszy jedną parą pociągów, które zresztą są uruchamiane do dzisiaj.

Następne wnioski, jakie składał, te dotyczące trasy, która nas najbardziej interesuje, to jest lipiec 2022 r. 28 lipca 2022 r. dostał już decyzje na pociągi w relacji Gdynia – Kraków, z uruchomieniem tych pociągów faktycznie 18 września 2025 r. Dalej szły kolejne wnioski, kolejne decyzje. Decyzje na kolejne pociągi od grudnia 2025 r. uzyskał w październiku 2024 r. W międzyczasie były też uzyskane decyzje dla trasy. W listopadzie 2024 r. były decyzje dla trasy Warszawa – Poznań – Berlin.

Ta skala ich przytłoczyła. Mieli zrobić pracę eksploatacyjną w tym roku na poziomie ponad 4 mln pociągokilometrów przy pracy eksploatacyjnej Intercity na poziomie ok. 85 mln pociągokilometrów. To niewiele, ale widać, że kompletnie nie byli do tego przygotowani. Czy mieliśmy możliwości, żeby sprawdzić? W mojej ocenie dzisiaj to jest podstawowy wniosek – szczególnie dla Urzędu Transportu Kolejowego – żeby sprawdzić możliwość faktycznej realizacji przewozów przez firmę, która do tego aplikuje.

Podkreślam raz jeszcze. Sprawowali się dobrze w tym okresie, w którym realizowali przewozy w bardzo ograniczonej formie. Rozpoczęli we wrześniu ubiegłego roku z kolejną ofertą. Jeszcze cały czas była to bardzo ograniczona oferta, ale ten grudzień i szczególnie kilka dni przed okazały się w ich wykonaniu to była kompletna klapa. Mówię to otwarcie, bo to dotyczy tysięcy pasażerów, wśród których, podkreślam raz jeszcze, często sam jestem. Z tego trzeba wyciągnąć wnioski, żeby tacy przewoźnicy, niezabezpieczeni pod względem kadrowym, niezabezpieczeni pod względem taborowym, mówiąc wprost, nie zajmowali miejsca w rozkładzie jazdy. Dzisiaj na takiej trasie jak Warszawa – Kraków, gdy mamy tak ograniczoną przepustowość ze względu na konieczność wykonania prac w ramach KPO i wreszcie zamknięcia wieloletnich modernizacji tras do Katowic, do Krakowa, co chcemy uczynić z końcem przyszłego roku, to sprężenie powoduje, że przepustowość jest bardzo ograniczona. W sytuacji ograniczonej przepustowości, jeśli pojawiają się tak niepewne podmioty, tym bardziej musimy mieć możliwość, żeby taką sytuację Urząd Transportu Kolejowego jako regulator rynku mógł sprawdzić z wyprzedzeniem.

Pojawiło się, bo tutaj też warto o tym wspomnieć, sporo informacji – też medialnych – dotyczących tego, ilu pasażerów mogło ucierpieć, ile pociągów zostało odwołanych. Zobaczyłem, że nawet w branżowym periodyku, w „Głosie maszynisty”, też pojawiły się informacje o 1080 odwołanych pociągach i 250 tys. pasażerów, którzy mieliby ucierpieć. To są liczby wyssane z palca. To nie ma nic wspólnego z rzeczywistością. Realnie możemy mówić o kilku tysiącach pasażerów, którzy zakupili bilety na pociągi RegioJet w okresie od startu nowego rozkładu jazdy, od 14 grudnia, w okresie grudniowym, świąt, Nowego Roku i w okresie styczniowym. Ci pasażerowie, mówiąc wprost, zostali źle potraktowani i w większości zostali przejęci przez PKP Intercity.

Reasumując te kwestie, gdy skoncentrujemy się na konkretnych liczbach, zobaczymy, że było wiele wątków, które były mocnym naginaniem rzeczywistości. Na szczęście tylu pasażerów nie ucierpiało w falstarcie tego przewoźnika. Podkreślam raz jeszcze, jako ministerstwo wystąpiliśmy do Urzędu Transportu Kolejowego w kwestii naruszenia interesu pasażerów przez tego przewoźnika, ale warto też podkreślić inne wątki, które pojawiały się też w Komisji Infrastruktury, które regularnie były podnoszone. To m.in. kwestie układania w rozkładzie jazdy pociągów komercyjnych, pociągów dalekobieżnych blisko siebie. Tutaj musimy jeszcze raz powiedzieć, że to jest standard.

Żeby przejechać trasę z Warszawy do Krakowa, żeby pod Krakowem na odcinku od Kozłowa przez Tunel, Miechów, Zastów, Batowice zmieścić pociągi Kolei Małopolskich, PolRegio i Intercity, w większości dochodzi do sytuacji paczkowania ruchu. Ten ruch jest paczkowany, co oznacza, że jest w bliskich odstępach czasowych. Jest to standardem na kolejach czeskich, na kolejach niemieckich, nawet na highspeedzie na kolejach hiszpańskich, gdzie konkurencyjne pociągi praktycznie czterech różnych przewoźników pokonują trasy 600 km w odstępie kilku minut od siebie, żeby pomieścić ten ruch. U nas jest to dodatkowo utrudnione. Trasa Warszawa – Kraków jest tego najlepszym przykładem. PKP PLK nie mogła poukładać tego inaczej. Dobrze

by było rozstawiać to w odstępach 20, 30 minut od siebie. Będziemy starali się to robić, ale jeśli tak będziemy to robić, to automatycznie mamy sygnały od Kolei Wielkopolskich z trasy Konin – Września – Poznań czy od Kolei Małopolskich, że oni są wyprzedzani standardowo jeden raz i nagle przybywa kolejnych zatrzymań, bo pociąg szybszy... jeden Intercity, drugi RegioJet, być może jacyś kolejni gracze w przyszłości będą wyprzedzać pociągi wolniejsze, co automatycznie powoduje utratę atrakcyjności w czasie przejazdu przewoźników regionalnych.

Tego nie unikniemy bez budowy całkowicie nowej infrastruktury, bo umożliwia to dopiero budowa nowej infrastruktury, zasadniczo służącej do ruchu szybkiego, uwalniającej przepustowość pod ruch regionalny i międzyregionalny. PKP PLK stosuje paczkowanie pociągów Intercity od wielu, wielu lat na trasach modernizowanych. Taka sytuacja występowała przez wiele lat na Centralnej Magistrali Kolejowej, na trasie do Poznania, na innych trasach zmodernizowanych, kiedy Intercity było jedynym przewoźnikiem. Tu są szczegóły kolejowe, tu jest kuchnia kolejowa, tu jest wejście, wykres rozkładu jazdy. Dopiero wtedy, gdy siedzimy przy stole z konstruktorem rozkładu jazdy, możemy powiedzieć, co jest faktycznie możliwe, jeśli chodzi o rozłożenie tych pociągów w czasie, w jakich odstępach. Trzeba to zrobić.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie ministrze, ponieważ o godz. 16 mamy zaplanowane kolejne posiedzenie Komisji, bardzo prosiłbym w bardzo sprawnej formule odpowiedzieć jeszcze na pytania, które pan minister wynotował, po to, żebyśmy mogli zmierzać do zakończenia tego posiedzenia Komisji. Jeżeli coś wymaga szerszego omówienia, wtedy prosiłbym o formę pisemną.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący, bo w temacie porażki w wykonaniu nowego przewoźnika mógłbym mówić długo. Nie dotknęło mnie to osobiście, nie korzystałem z ich oferty, ale rozumiem pasażerów, którzy chcieli z tej oferty skorzystać.

Słowo na zakończenie, jeśli chodzi o Cargo. Zawsze musimy mówić o sytuacji całościowej, jeśli chodzi o Cargo. Jeśli psucie następuje przez wiele lat, to stabilizacja i wyjście z tego regresu zawsze jest trudne. Dzisiaj Cargo stabilizuje się na poziomie ok. 25% udziału w rynku. Całe szczęście, że się stabilizuje, bo od 2015 r. jest to równia pochyła. Z ponad 60-procentowego udziału w rynku zejście do poziomu 25% na stabilnym rynku przewoźów towarowych, gdzie cały czas masa jest w okolicach 220 mln ton, to są konkretne liczby pokazujące, że dzisiaj ten incydent... Tak, biorę go pod uwagę, ale o Cargo musimy mówić całościowo. Dzisiaj jesteśmy na etapie ratowania przewoźnika i mam nadzieję, że nie będziemy prowadzić kolejnych dyskusji dotyczących Cargo, bo wszyscy wiedzą, co z tym przewoźnikiem wydarzyło się przez ostatnie lata. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Padły jeszcze bezpośrednie pytania zarówno do PKP PLK, PKP Cargo, jak i do ABW. Bardzo proszę PKP PLK. Jeżeli pan prezes ma coś do dodania po informacji pana ministra, bardzo proszę.

Członek zarządu, dyrektor ds. eksploatacji PKP PLK SA Michał Gil:

Do informacji pana ministra nie mam zasadniczo nic do dodania. To jedynie kwestia potwierdzenia możliwości obsługi połączeń. Jako zarządca infrastruktury, gdy przewoźnik zgłasza się z kompletem dokumentów, a tak jest w każdym przypadku, inaczej żaden przewoźnik nie dostałby prawa do trasy... Ten komplet dokumentów to są świadectwa, certyfikaty wydawane przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Tam jest miejsce, w którym weryfikacja zdolności operacyjnych być może powinna się odbywać. Na pewno wszystkim pozwoliłoby to na uniknięcie kłopotów.

Odpowiadając jeszcze na drugie pytanie co do tego, czy prokuratura prowadzi jakiegokolwiek działania, jako Polskie Linie Kolejowe nie byliśmy informowani o tym, żeby takie śledztwo było. W tym temacie nie wpływała do nas korespondencja z prokuratury. Nie jesteśmy w tej sprawie stroną. W związku z tym tutaj nie mogę powiedzieć nic więcej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie prezesie, czyli starający się o przepustowość może napisać wszystko, a państwo badają tylko zgodność formuły, nie wchodząc w szczegóły, tak?

Członek zarządu, dyrektor ds. eksploatacji PKP PLK SA Michał Gil:

Nie. On przechodzi bardzo głębokie sito weryfikacji wbrew...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

A czy są jakieś konsekwencje w przypadku niewywiązania się z tego slotu?

Członek zarządu, dyrektor ds. eksploatacji PKP PLK SA Michał Gil:

W zależności od tego, kiedy została złożona rezerwacja. O tym mówi rozporządzenie w sprawie... Nie odtworzę teraz dokładnej nazwy ustawy, rozporządzenia.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Wróćmy do tego w takim razie, OK. Wróćmy do tego. Bardzo proszę PKP Cargo, pani prezes.

Pełniąca obowiązki prezes zarządu PKP Cargo Monika Starecka:

Odpowiadając na państwa pytania, tak, na chwilę obecną prezes Marcin Wojewódka cały czas jest przewodniczącym Rady Nadzorczej spółki zależnej PKP Cargo Tabor. W dniu 10 grudnia 2025 r. poza transakcją pana Marcina Wojewódki miała miejsce jeszcze transakcja zakupu tysiąca akcji przez wiceprezesa zarządu Pawła Miłka.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję za informację. Padło również pytanie do ABW. Bardzo proszę, panie pułkowniku.

Zastępca szefa ABW płk Adam Ciszewski:

Dziękuję. Odpowiadam na pytanie dotyczące fotografowania i spacerowania po obszarach związanych z infrastrukturą kolejową. Nie ma w Polsce zakazu ani fotografowania powszechnego, ani spacerowania. Oczywiście są obiekty związane z infrastrukturą kolejową objęte wykazem obiektów infrastruktury krytycznej, m.in. podstacje trakcyjne, tunele kolejowe, przejścia graniczne, mosty kolejowe. Ten wykaz jest niejawnym, więc nie będę ich wyszczególniać, natomiast wszystkie obiekty, które podlegają zakazowi fotografowania, są ściśle opisane i każdy obywatel widzi, czy porusza się w takim sąsiedztwie. Wówczas ma świadomość, że dokonuje fotografii obiektów, których nie powinien dokonywać.

Odpowiadając też na pytanie, jeśli chodzi o zabezpieczenie infrastruktury kolejowej, Policja prowadzi wraz z SOP-em operację „TOR”. Wojsko prowadzi operację „Horyzont”. Wskazane przez nas obszary są patrolowane na bieżąco. Sytuacja jest analogiczna jak w przypadku, nie wiem, patrolu Policji. Policjant może wylegitymować, poprosić obywatela o dokumenty. Tak samo jest w takiej sytuacji. Nie sam fakt fotografowania czy spacerowania wzdłuż torów jest istotny, tylko okoliczności. Oczywiście osoby, żołnierze, policjanci, funkcjonariusze, którzy uczestniczą w tych działaniach, zwracają uwagę na takie osoby. Jeżeli ktoś przechodzi, zrobi zdjęcie, jest to robione w sposób naturalny, nie wzbudza wątpliwości, to nie znam takiej sytuacji, w której takie osoby były zatrzymywane bądź poddawane jakimkolwiek represjom.

Znamy natomiast przypadki, w których osoby pojawiały się w ściśle określonych miejscach monitorowanych, które – podkreślam – nie są elementami infrastruktury krytycznej, ale są to elementy infrastruktury kolejowej wrażliwej z punktu widzenia bezpieczeństwa. Często są to obcokrajowcy, których zachowanie budzi duże wątpliwości. Są oni legitymowani, proszeni o wyjaśnienie powodów pobytu na danym terenie. Jeżeli są jakiegokolwiek wątpliwości, Policja bądź inne służby wykonują czynności zgodnie z obowiązującym prawem. Nie spotkałem się z taką sytuacją, żeby jakiegokolwiek obywatel Polski przebywający w okolicy infrastruktury kolejowej, który dokonuje zdjęcia bądź spaceruje, spotkał się z jakimiś represjami. To wprawdzie nie znajduje się we właściwości rzeczowej Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, ale proszę o sygnał, jeżeli takie sytuacje są. Drogą służbową prześlemy te informacje. Ja z taką sytuacją się nie spotkałem. Znam konkretne sytuacje, w których służby podjęły działania w sposób prawidłowy, niektóre zostały wyjaśnione na korzyść osób legitymowanych i przebywających w tym obszarze, niektóre nie i te czynności są dalej prowadzone. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, szanowni państwo...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jako wnioskodawcy, jedna minuta.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak, tak, momencik. Momencik. Tylko dopowiem, bo było poruszenie w szeregach państwa posłów. Raporty spółek giełdowych są dostępne na stronach internetowych. Dziwię się, że państwo nie zerknęli tam jeszcze w grudniu.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Z uwagi na to, że właśnie jest moment, w którym powinniśmy rozpoczynać kolejne posiedzenie Komisji, bardzo proszę o informację, kto z państwa przedstawicieli wnioskodawców zabierze głos na koniec. Pan poseł Weber, tak?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Podzielimy. Minuta Jerzy Polaczek, minuta ja.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, dwie minuty. Po minucie panowie, OK, przyjmuję tę propozycję. Bardzo proszę, który z panów posłów zacznie jako przedstawiciel wnioskodawców na zakończenie naszej debaty? Pan poseł Polaczek. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Szanowni państwo, jako długoletni poseł Komisji Infrastruktury à propos tego zdarzenia ze znaczącym rozszerzeniem działalności spółki RegioJet mam jeden wniosek do ministerstwa, by przeanalizować ustawę o transporcie kolejowym, ustawę regulacyjną dotyczącą kompetencji UTK i przede wszystkim zmodyfikować to w taki sposób, aby w przypadku znaczącego rozszerzenia działalności gospodarczej, która jest regulowana w tym sektorze, tak samo jak w sektorze lotniczym, po prostu przeprowadzać rozszerzone postępowanie licencyjne. Ustawa, dotycząca przewoźników lotniczych czy kolejowych, daje urzędowi regulacyjnemu dość istotne instrumenty. Przypomnę, że w aferze OLT Express spółka historycznie miała na początku dwa statki powietrzne, a w ciągu pół roku 40. Wtedy nie podjęto z urzędu postępowania związanego z wydaniem na nowo licencji dla tego przewoźnika. Tutaj mamy sytuację, w której przewoźnik uzgodnił z zarządcą linii państwowych rozszerzenie działalności gospodarczej i okazuje się, że nie ma sprawnego taboru czy nie daje sobie teraz rady. Post factum komentujemy to w taki sposób, jakby trzeba było przejść nad tym do porządku dziennego: jak będzie mniejsza zima, to może sytuacja się poprawi.

Przypomnę. W 2012 r. mieliśmy wydaną licencję dla Kolei Śląskich, co zakończyło się największym kryzysem w przewozach kolejowych na Śląsku od 1945 r., co trwało co najmniej miesiące. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, panie pośle. Dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Pan minister w informacji powiedział o punktualności i o tym, że teraz jest ona wyższa niż na przykład w lipcu 2022 r., ale trzeba też szczerze powiedzieć, panie ministrze, skąd to się wzięło. Po prostu wydłużyliście czasy przejazdu na pewnych relacjach. To relacja Rzeszów – Stalowa Wola – Lublin – Warszawa, co podkreślam już od kilkunastu miesięcy. Jak się wydłuży podróż i pociąg, zamiast pokonywać trasę między Stalową Wolą a Warszawą Centralną w 3 godziny 13 minut, w tej chwili jedzie ponad 3,5 godziny, to nie jest dziwne, że ta punktualność się poprawi. A mówię tylko o jednej relacji, którą mam bardzo dobrze zweryfikowaną. Szanowni państwo, takich relacji jest więcej. To sprawa punktualności.

Druga sprawa to sprawa zagranicznego przewoźnika. Pan minister użył takich słów, że został dopuszczony niepewny podmiot. Jak niepewny podmiot – tutaj cytuję pana prezesa – po sicie weryfikacji mógł zostać dopuszczony do obsługi tak wrażliwych i tak obłożonych linii kolejowych: Warszawa – Gdynia, Warszawa – Kraków, Warszawa – Poznań? Nie możecie państwo mówić, że tak się stało, ale w zasadzie nic się nie stało. Czy ktoś poniósł za to personalną odpowiedzialność? PKP PLK, panie ministrze, jest nadzorowana przez pana osobiście. Czy taka odpowiedzialność będzie? Dalej, jak w przyszłości będą zachowywać się ci, którzy decydują

o tak wrażliwej kwestii dopuszczenia czy poszerzenia działalności przewoźników kolejowych, podmiotów z zagranicy?

To są pytania, które nadal będziemy zadawać. To posiedzenie Komisji się kończy, natomiast pojawiły się nowe wątki, które na dalszym etapie naszych prac będziemy podnosić. Pan minister przeprosił, ale chyba nie wszystkich pasażerów, tylko tych, którzy nie skorzystali z usług przewoźnika, który się wycofał, natomiast na pewno trzeba przeprosić wszystkich tych, którzy w ostatnich tygodniach mają ogromne problemy z dotarciem do celu punktualnie i bezpiecznie...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Panie pośle...

Poseł Rafał Weber (PiS):

...ale jeszcze raz podziękować całej obsłudze konduktorskiej PKP Intercity za to, że świecą oczami za nie swoje przewiny i potrafią zapanować czasami nad blisko dwustoma osobami, które nie wiedzą, co dalej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Dziękuję bardzo. Rozumiem, że pan minister w trybie sprostowania. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Jedno słowo, panie przewodniczący. Panie ministrze, nie może pan wyciągać wniosków dotyczących jednej relacji, bo jeśli jest pan stałym pasażerem jednej relacji, ja to rozumiem, ja to doceniam, ale patrzę na liczby. Jeśli chodzi o liczby, to Intercity dzisiaj, przy 30-procentowej pracy eksploatacyjnej, wyższej niż dwa lata temu, ma również wyższą średnią handlową wszystkich pociągów i te czasy przejazdu, które... To, co pan mówi, jest faktycznie. Czas przejazdu nieznacznie się wydłużył, tylko że mówimy o przewoźniku, który uruchamia dzisiaj dziennie ponad 500 pociągów. Patrzę na skalę całej sieci. Poszczególne przypadki są ważne, ale musimy patrzeć na skalę działalności.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Podkreślam raz jeszcze, panie przewodniczący, bo to jest bardzo ważny wątek. Przewoźnik rozpoczął działalność w 2022 r. Jeździł. Dzisiaj musimy wyciągnąć wnioski z sytuacji, gdy chciał gwałtownie rozszerzyć swoją działalność i to okazało się kompletną porażką. Z tego jako PKP PLK, a w pierwszej kolejności jako ministerstwo definitywnie musimy wyciągnąć wnioski. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze. Zamykam dyskusję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, podobnie jak w przypadku pana ministra też jedno zdanie wielokrotnie podrzędnie złożone. Panie ministrze, o godz. 15.49 dzisiejszego posiedzenia...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

...powiedział pan następujące zdanie: „Układanie pociągów prywatnych to jest standard”. Nie rozumiem standardów, w których układa się pociąg prywatny 10 minut przed przewoźnikiem narodowym i się go kanibalizuje. Nie ma na to zgody.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Zamykam posiedzenie Komisji. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Przypominam członkom Komisji Infrastruktury, że za kilka minut o godz. 16.15 rozpoczynamy zamknięte posiedzenie Komisji w budynku S. Zapraszam bardzo serdecznie. Dziękuję bardzo.